ИГОРЬ ШЕЛЕСТ
ЛЕЧУ ЗА МЕЧТОЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Журнал "Молодая гвардия" не впервые публикует художественно-документальные произведения Игоря Ивановича Шелеста. Высокую оценку у читателей "Молодой гвардии" получила его повесть "С крыла на крыло" (№ 5 и 6, 1969).

"Чудесная книга о замечательных людях, — писал в своем отзыве Ю. Глаголев. — Здесь все живое, все настоящее, и книга притягивает к себе. Я по профессии педагог, имеющий дело с подрастающим поколением. К литературе у меня всегда один вопрос: чему учит молодых граждан то или иное произведение? В данном случае легко ответить — учит громадному творческому трудолюбию, порождающему мастерство, глубочайшей честности, выдержке в тяжелых случаях жизни".

И.Шелест сам летчик-испытатель первого класса, планерист-рекордсмен, мастер спорта. В своей новой повести "Лечу за мечтой" он рисует основные моменты становления советской авиации, рассказывает о делах энтузиастов воздушного флота, их интересных судьбах и удивительных характерах. Будучи тонким психологом, исподволь, но точно приводит нас к мысли, что источником мужества, сильной воли летчика-испытателя являются его высокие нравственные качества.

Повесть И. Шелеста "Лечу за мечтой" отдельной книгой выйдет в издательстве ЦК ВЛКСМ "Молодая гвардия в ближайшее время.

- Игорь Шелест
- Вступление
- Часть первая. Воздушное настроение
- Часть вторая. Первый аэропорт советской России
- Часть третья. Испытания продолжаются
- Часть четвертая. Пики эмоций
- Часть пятая. Когда закипает кровь
- Часть шестая. Быстрота реакции
- Часть седьмая. Этюды о героизме
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7

○ 8
○ 9

Игорь Шелест
Лечу за мечтой

Повествование, навеянное хроникой Опытного аэродрома

Анонс

Журнал "Молодая гвардия" не впервые публикует художественно-документальные произведения Игоря Ивановича Шелеста. Высокую оценку у читателей "Молодой гвардии" получила его повесть "С крыла на крыло" (№ 5 и 6, 1969).

"Чудесная книга о замечательных людях, — писал в своем отзыве Ю. Глаголев. — Здесь все живое, все настоящее, и книга притягивает к себе. Я по профессии педагог, имеющий дело с подрастающим поколением. К литературе у меня всегда один вопрос: чему учит молодых граждан то или иное произведение? В данном случае легко ответить — учит громадному творческому трудолюбию, порождающему мастерство, глубочайшей честности, выдержке в тяжелых случаях жизни".

И.Шелест сам летчик-испытатель первого класса, планерист-рекордсмен, мастер спорта. В своей новой повести "Лечу за мечтой" он рисует основные моменты становления советской авиации, рассказывает о делах энтузиастов воздушного флота, их

интересных судьбах и удивительных характерах. Будучи тонким психологом, исподволь, но точно приводит нас к мысли, что источником мужества, сильной воли летчика-испытателя являются его высокие нравственные качества.

Повесть И. Шелеста "Лечу за мечтой" отдельной книгой выйдет в издательстве ЦК ВЛКСМ "Молодая гвардия в ближайшее время.

Вступление

Улетая из Москвы, вы, вероятно, посетите Центральный аэровокзал, что на Ленинградском проспекте, против старинного Петровского дворца.

Если у вас после регистрации билета останется несколько минут свободного времени, поднимитесь по наружной лестнице у боковой стены здания на галерею. Перед вами раскинется Ходынка. Тихий, пустынный, ухоженный аэродром, погруженный в воспоминания.

А вспомнить Ходынке есть что: здесь был Центральный аэродром.

Первый аэропорт России. Москва. Ходынка, 1922 год.

Бурный расцвет Ходынки, а с ней и советской авиации начался сразу же после гражданской войны, когда было признано "исключительное значение Ходынки для нужд авиации в главном центре республики"… "Тесное соседство Ходынского поля со столицей и удобство развития на нем большой станции воздушных сообщений побудило признать его весьма подходящим для создания Главного аэродрома Воздушного Флота".

В 1920 году официальная хроника известила, что "местом для создания опытного аэродрома страны опять же избрана Ходынка".

"По существу своему, — говорилось в комментариях к приказу Реввоенсовета республики от 21 сентября 1920 года, — Опытный аэродром имеет назначение производить научно-технические исследования в полете над самолетами новых систем, их частями, над аэронавигационными приборами, предметами вооружения самолетов и для проверки различных предложений по авиации".

Мы чтим памятники истории и культуры. Заботливо золотим купола крошечной церквушки, что рядом с грандиозным зданием из алюминия и стекла. Но предложи причислить ныне дремлющий Ходынский центральный аэродром к памятникам

старины, это вызовет улыбку. Будь ему лет триста, лучше пятьсот, тогда другое дело!

Если же проникнуть сознанием в стремительную суть авиационной жизни, вспомнить, что авиации нет еще и ста лет и в этот отрезок времени вместилась вся многогранная история человеческого летания — от бамбуковых крыльев до фантастического еще в недавнем прошлом, а ныне не слишком удивляющего уже полета на Луну; если представить, что из этого сгустка отечественной и мировой авиационной истории добрая половина связана с именем Ходынки, особенно результативные годы первых пятилеток, когда создавалась основа советской авиации; если, наконец, признать Ходынку прародительницей всех наших опытных аэродромов, аэропортов, летных центров, испытательных и доводочных баз, внутренних и международных линий, то мы должны поклониться Ходынке, почитать ее как святыню, как памятник нашей замечательной советской старины.

Лично я обязан Ходынке тем, что полюбил летание. Мальчишкой-школьником бегал из Марьиной рощи в Петровский парк поглядеть сквозь щели забора на взлетающие аэропланы, на летчиков с серебряными крылышками на рукавах.

Сам по себе этот факт не стоил бы упоминания, коснись он лишь меня: мало ли кто чем увлекался в юности!

Но мальчишек, обязанных Ходынке романтической увлеченностью, благородным авиационным фанатизмом, оказалось сотни тысяч, и в годы мира и войны Родина имела возможность убедиться в их преданности и силе.

Ходынка ныне дремлет, ухоженная, тихая, безлюдная. Давайте же поклонимся ей перед отлетом, и пусть она, как прежде, навеет нам чарующие грезы дерзновений.

Часть первая. Воздушное настроение

1. Первые авиационные впечатления

Как же учились летать первые? Те, кого некому было научить летать?..

И каким ошеломляющим должно было быть впечатление от первого, сравнительно удачного полета.

Я слышал от Константина Константиновича Арцеулова, как он самостоятельно, практически без инструктажа, научился летать на первом моноплане «Россия», воспроизводившем знаменитый "блерио XI" с мотором «анзани» в двадцать пять лошадиных сил. Это было более шестидесяти лет назад!.. Рассказывал и Александр Иванович Жуков, как, будучи мотористом на Ходынке, он постепенно научился летать сам. Сперва освоил руление по аэродрому на специальном рулежном моноплане о четырех колесах. Колеса, правда, лишали аппарат возможности подняться, но моноплан мог прекрасно бегать по земле без риска опрокинуться на нос или крыло.

Осторожно, шаг за шагом, первые авиаторы «ступали» на воздух. Поначалу это были робкие прыжки, но близился день, когда влекомый трепетной рукой аэроплан поднялся над крышами домов. Наступал первый и самый впечатляющий полет…

И теперь первый самостоятельный полет для каждого летчика остается на всю жизнь в памяти. Слушая же рассказы пионеров авиации, невольно «доигрываешь» их переживания в своем воображении, и это еще больше разжигает любопытство.

Интересным в этом смысле мне показался рассказ Александра Ивановича Куприна "Мой полет". Я снова перечитал его. Увы! Мой любимый писатель в своем первом, а может быть, и последнем полете скорее поведал свои чисто земные впечатления.

Оказывается, страх, сопутствующий взлету, быстро улетучился, как только аппарат "лег на крыло". "Повторяю, — пишет Куприн, — что страх был только тогда, когда мы с трудом отдирались от земли. Как это ни странно, но я утверждаю, что во время падения не было ни у него, ни у меня ни одного момента страха. Все это происходило, будто в сказке, было какое-то забвение времени, опасности, ценности собственной жизни, было какое-то странное равнодушие".

В остальном, как мне показалось, Куприн скорей формально проявил в рассказе сочувствие к молодой и потому неумелой еще

авиации и к своему другу авиатору и борцу Ивану Заикину… Лично мне от любимого писателя хотелось большего. Особенно разочаровала меня завершающая фраза рассказа Куприна:

"Что касается меня — я больше на аэроплане не полечу!"

Вот те на!.. А я-то думал, что первые авиаторы, попробовавшиев о з д у х, уже навек были околдованы им! Оказывается, не все. Но почему же с каким-то даже раздражением Куприн вспоминает свой полет?

"Очень жаль, что меня о моем полете расспрашивали несколько сот человек, и мне скучно повторять это снова".

Пытаюсь разобраться в психологическом настрое Куприна, обращаясь к старым журналам за 1910, 1911, 1912-й годы, — ничто не отражает так дух времени, как периодическая литература.

Я нашел то, что искал.

В "Вестнике воздухоплавания" за 1912 год один авиатор пишет:

"Летать пассажиром неприятно. Невольно следишь за пилотом — бездействие вызывает критику и неизбежно — нервность. Хуже всего ощущение неизбежности катастрофы при полном бессилии предотвратить ее".

Вот оно что!

Не следует ли из этого, что и "Мой полет" Куприна получил бы совсем иную окраску, не потерпи они с авиатором Заикиным аварию?.. Очень, очень возможно.

Копаюсь в старых журналах с еще большим ожесточением, просиживаю в Ленинской библиотеке целыми днями.

В десять часов утра я беру со знакомой полки стопку переплетенных подшивок, нахожу место в зале и словно проваливаюсь в романтический мир бамбуково-шелковых аэропланов, безумно смелых дерзателей-авиаторов, фантастических проектов и смехотворно карликовых, как теперь кажется, рекордов… В продолжение многих часов вокруг себя никого не замечаю, я пребываю в другом времени и пространстве.

С особой жадностью и упоением читаю о первых авиационных впечатлениях Глаголева-Волкова…

Время летит незаметно. Но вдруг ощущаю острый голод… Взглядываю на часы: невероятно! Четыреста двадцать минут как миг один!

Все еще отрешенный, но счастливый, словно после прекрасного сна, сдаю стопу журналов и выхожу на воздух.

Незаметно для себя оказываюсь в кафе. Что-то набираю на поднос и продвигаюсь к кассе. Все это во втором плане, машинально. Воображение мое занимают картины только что

прочитанного, любуюсь своим новым знакомым пилотом-авиатором Глаголевым-Волковым, как я его себе представляю: у него чуть насмешливые глаза, тонко закрученные вверх черные, вероятно, подкрашенные усы. Визитка застегнута на верхнюю пуговицу, под ней видна цепочка.

Присаживаемся за стол… Я снимаю с подноса тарелки, а он, вот тут рядом, совсем реальный, откинувшись назад, непринужденно, мягким жестом руки достает серебряные часы, слегка приподнимает их, крышка щелкает со звоном… Другой рукой он опирается на изогнутую ручку трости.

— Прошу прощения, — говорю ему.

А он смотрит на меня, и глаза его не перестают смеяться. Я не предлагаю ему откушать, словно бы знаю, что он ненастоящий… Посматриваю на него и ем, слегка смущаясь, сперва рисовую кашу, затем извлекаю из полиэтилена сосиски, потом берусь за кофе… Молчание становится неловким.

— Страшно проголодался, — оправдываюсь я.

— Полноте, — говорит он и добавляет: — Вы из какого века?

— Как это из какого? Из вашего — двадцатого!

— Вот как! Не удивляйтесь: мне ведь, как и вам, не дано знать наперед… Мы можем строить планы, предположения, а жизнь вносит существенные коррективы.

— Зато нам дано знать, что было раньше. И это не только интересно, но и крайне важно, ибо тогда мы можем прогнозировать будущее, — возражаю я.

Он помолчал немного, затем спросил:

— Позвольте уточнить, какое сейчас десятилетие двадцатого века?

— Семидесятые годы.

— Полагаю, вы уже достигли скорости… — он хитро прищурился, и я понял, что он назовет цифру с «запросом», — километров пятисот?!

— Прибавьте, не скупитесь! — рассмеялся я, очень довольный.

— Неужели под тысячу? — Глаза его расширились.

— Не гадайте! Человек уже развил скорость в тридцать девять тысяч километров в час и побывал на Луне!

— Невероятно! — прошептал он.

Испугавшись, что он попытается изменить ход разговора и вместо того, чтобы рассказывать, будет меня расспрашивать, я перешел в наступление:

— Гм… сударь, не могли бы вы продолжить прерванный рассказ.

— О милостивый государь, если бы вы знали, как возбудили

мое любопытство! — Он грустно улыбнулся. — Неужели вам не надоело слушать мою смехотворную болтовню?

— Я готов вас слушать всю ночь.

— Ну добро! Так на чем мы остановились?

— Вы рассказывали о Николае Евграфовиче Попове, бывшем корреспонденте, искателе приключений, научившемся летать во Франции, великолепно летавшем у нас в Петербурге на первой авиационной неделе в апреле 1910 года и установившем на биплане «райт» рекорд высоты в шестьсот метров, продержавшись в воздухе два часа с минутами…

— Да, да… Как вы мне, однако, сбили все настроение… Хорошо, хорошо, я расскажу.

Нуте-с! Уговорился я с Николаем Евграфовичем, что он научит меня летать. Однако Попов разбился. Тогда и начались мои мытарства. Ехать за границу я не мог, в Петербурге же ничего не налаживалось…

— Простите, когда же он разбился?

— Двадцать первого мая 1910 года на том же «райте»… Несколько позже в Гатчину прибыли еще два аппарата системы «райт», но облетать их было некому. «Райты» стояли в ангаре в полном бездействии.

Благодаря помощи Гаккеля — вы, вероятно, слышали о таком конструкторе, он через два-три года стал подвизаться в Москве, на Ходынке, — так вот, благодаря помощи Гаккеля удалось установить на «райте» стабилизатор, и аппарат оказался готовым к полету.

Когда все уехали из Гатчины в город, я распорядился вывести аппарат из ангара. День был тихий, немного пасмурный. Солдат-механик пустил мотор. Первый раз сел я в аппарат. Он весь дрожал мелкой, частой, ровной дрожью.

— Ну, в час добрый! С богом! — закричали мне и отпустили аппарат. Аэроплан побежал по полю.

Я старался подняться — тщетно. Аэроплан совершенно не слушался и несся в сторону строений.

Когда меня пустили во второй раз и в третий, повторилось то же самое. Я рассердился. Беру руль «чуть-чуть», как указывали летчики, а он — нуль внимания! "Нет! — ожесточился я, — он должен полететь!"

Пустили опять. Я приподнялся на сиденье и сильно дернул руль глубины. Аппарат, знаете, как-то мгновенно весь замер, словно лошадь перед сильным прыжком, потом сразу взвился на высоту леса и затем уже пошел спокойно вверх.

От такого эффекта я растерялся — машинально дал руль на спуск… Видя резкое приближение земли, схватил опять руль

кверху!.. Но успел коснуться земли, перед тем как взвиться.

Таким образом, ныряя, но уже избегая касаться земли, я полетел. Сделал вираж. Как — не знаю. И теперь как-то не отдаю себе в этом ясного отчета. Помню только, что, когда аппарат кренился на какую-нибудь сторону, я старался помочь ему выпрямиться, Кроме загибания крыльев (у «райта» не было элеронов) — концы крыльев перекашивались посредством тросов, — я не только перекашивал крылья, но и старался помогать тяжестью своего тела. Поэтому весь свой полет я «танцевал» на стуле — на «райте» был поставлен обыкновенный венский стул — я то присаживался на самый краешек, то усаживался основательно, то двигался направо, то налево… Исчезла растерянность, весь я как-то подобрался, сосредоточился…

Когда я увидел кавалерийские заграждения на поле, тотчас же, боясь из-за неровности полета задеть за них, выключил мотор. Аппарат сел грузно, меня подкинуло — «райт» был без амортизаторов.

Слез, осмотрел аппарат: все цело, в порядке. Сразу стало весело. И только почувствовал, как от возбуждения горит лицо. Ужасно захотелось курить!

По наивности перед полетом я вытряхнул все из карманов, чтобы не засорить ран, если упаду и расшибусь. Курить было нечего. И все равно хотелось смеяться, кричать. Может быть, я и кричал — ничего не помню от какой-то буйной, безудержной радости, клокочущей в груди.

Потом события развертывались так.

Я обещал Гаккелю, который мне все время помогал, дать ему аппарат в первый же тихий день.

Настал день его полета, но Гаккелю не повезло: он упал через несколько секунд после отделения от земли.

Это была первая катастрофа, происшедшая у меня на глазах.

Когда аппарат стал отделяться от земли, я не понял, не увидел, а как-то инстинктивно почувствовал, что сейчас должно случиться что-то ужасное, неотвратимое — хотел броситься вперед к аппарату, как будто мог его задержать. Но ноги словно приросли к земле, сделались сразу тяжелыми, пудовыми, негнущимися.

Трах!..

Я посмотрел на солдат, они на меня. Произошло нечто не вполне ясное для нас. Один из них сказал:

— И зачем только дали!

Потом вдруг сразу все рванулись и побежали, не чувствуя ни тяжести тела, ни земли…

Аппарат разбит. Гаккель стоит бледный, в песке и что-то пытается говорить. Трогаю его со всех сторон, чтобы убедиться, что это действительно он, жив, цел…

— Простите, — перебил я Глаголева, — как я вас понял, катастрофами вы называли любое падение аэроплана, не обязательно приводящее к гибели пилота или пассажира?

— Да, а как же иначе? — удивился он.

— Случай, когда экипаж невредим, а самолет разрушен, мы называем аварией.

— Вот как!.. Следовательно, помягче, не так пугающе. Ладно, пойду дальше.

"Райт" нам удалось починить. Вскоре я смог продолжать свое обучение полетам, прерванное столь досадно.

Сажусь, чтобы снова лететь, внутренний голос мне говорит: "Не надо!" Но неловко как-то не лететь, когда все в порядке и мотор правильно работает. Даю знак. Во все время бега по земле не покидает меня какое-то неясное чувство "лучше выключить, выключить!" Однако вопреки этому я поднимаюсь, и, как только отделяюсь от земли, чувство беспокойства совершенно утихает, я сажусь поглубже и чувствую себя спокойней, чем всегда…

Чу! Какой-то диссонанс послышался в однообразном жужжании мотора. Прислушиваюсь, Мотор работает тише… Тише, тише — совсем остановился. Такого еще не было. Я над деревьями. Смотрю вниз — впереди море людских голов, правее — полотно железной дороги.

"Успею опуститься до полотна?.. До забора?.."

Однако забор приближается быстро… "Сейчас в забор!!!" Вспомнилась, как молния, недавняя катастрофа с Поповым. Беру весь руль глубины на себя — аппарат подпрыгивает…

Слышу зловещий треск… От удара о рельсы переломились лыжи, надломились стойки в средней части конструкции у мотора. Мотор покачнулся. "Сейчас упадет на меня!" Нет, удержался.

Досада страшная, сержусь за что-то на всех, не могу видеть аппарата.

— Простите, — вновь я позволил себе перебить Глаголева, — так ли я вас понял? Вы сказали:

"Сержусь, не могу видеть аппарата".

— Да, а что?

— Это необычайно интересно с психологической точки зрения. И мне кажется, как нельзя лучше объясняет раздражение Куприна после его аварии с Заикиным, описанной в рассказе "Мой полет". Помните?

— Разумеется. Но, говоря откровенно, мне не нравится поза

писателя, когда он берет всю ответственность за катастрофу на себя, хотя в ней совсем и не виноват; в то же время, несомненно имея возможность помочь Заикину, который так стремился летать, Куприн ничем ему не помог…

— Да он сам был беден, Куприн, — возразил я.

— Не только в деньгах дело. Иной раз пламенное слово веры и поддержки популярного в народе писателя стоит многих миллионов… Вы не можете себе представить, как нам, энтузиастам юной русской авиации, в которую мало кто верил, нужна была поддержка именитых людей!

— Так уж и не было поддержки?

— Была… в некоторой мере, от людей коммерческих… С ориентировкой на иностранную технику… Моральной поддержки русские авиаторы имели немного. Не то что во Франции, где с первых же шагов авиация стала любимым детищем народа, предметом гордости его.

— Мне приятно сообщить вам, что таким подлинным детищем народа авиация стала у нас в тридцатые годы… В ваших глазах удивление? Конечно, трудно поверить, — но, клянусь, это так!..

Глаголев-Волков не проронил ни слова. Он долго смотрел мне в глаза, потом только вымолвил:

— Слава богу!

Я вернул разговор к первоначальной теме:

— Так вы сказали, что испытали как бы апатию к аэроплану после падения?

— Да, это было так.

— Надеюсь, ваш второй полет не оказался последним?

— Ну что вы! — рассмеялся Глаголев. — От моей апатии на другой же день и следа не осталось.

Мы принялись за починку «райта» с огромной энергией, и я, говорю это без тени хвастовства, работал больше других. Аппарат был исправлен, благо аэропланы строят из дерева, а леса в России много. И я снова продолжил полеты… И сколько раз испытал неповторимую радость вознесения на легких крыльях! Ощущение это непередаваемо! Что же касается катастроф…

— Так что же относительно катастроф? — переспросил я, видя, что он замолк.

— Это лишь мое мнение, предупреждаю. — Глаголев подкрутил вверх кончики усов. — Так вот… Впоследствии я убедился, что всякая катастрофа полезна — она научает многому. Неясное делается ясным и простым. Катастрофа дает опыт, а опыт — категория незаменимая.

— Надеюсь, вы ушли из жизни не в результате

катастрофы? — спросил я как можно мягче.

— Как бы там ни было, это не меняет моего суждения о катастрофах, — отпарировал он. И снова достал часы, щелкнул серебряной крышкой. — Батюшки, как я засиделся! Мне пора, сударь! — проговорил Глаголев, вставая. — Прощайте… Заглядывайте к нам в Румянцевскую библиотеку.

— В Ленинскую, — поправил я. — И еще вас удивлю на прощание: аэропланы строят теперь целиком из металла…

2. Собственный дом на улице Усиевича

Между тем в кафе обедали милые и вполне реальные москвичи начала семидесятых годов. Снова вполне явственно вокруг меня гремели подносы. Люди наскоро перекусывали, не выявляя эмоций, вставали и уходили. Мне захотелось поскорей на воздух. Я понял, что за последние дни работы в библиотеке несколько переутомился.

Перед эскалатором в метро, может быть, впервые не подосадовал на толпу. Напротив, улыбался и думал: "Валяйте, бесцеремонные мои, так ощущаю крепче, что с вами, что здоров и что вы вечно живые!"

Тут-то и пришла благотворная мысль переключиться на ныне здравствующих авиаторов, помнящих раннюю Ходынку. "Начнука, — решил я, — с Александра Ивановича Жукова".

Об этом летчике-испытателе, можно сказать — самородке, слыхал я еще мальчишкой. Жукова видел несколько раз на Центральном аэродроме, даже разговаривал с ним перед войной, хотя он меня тогда и не знал. Позже, в 1943 году, когда Александр Иванович проводил на нашем аэродроме испытания двухмоторного танкового истребителя «ТИС» конструкторского бюро Микояна и Гуревича, мы с ним разговаривали как коллеги. Тогда Жуков и коснулся своего раннего знакомства с Ходынкой, он был свидетелем, как в мае 1911 года в Москве состоялась первая авиационная неделя. С нее, собственно, и началось зарождение Ходынки.

В 1912 году на Ходынке был построен первый ангар завода «Дукс». К нему в ряд пристраивались другие, поменьше. По нашим временам — крошечные ангаришки, каждый на два аэроплана.

Одним из таких ангаров владел известный молокопромышленник и владелец многих московских молочных магазинов Чичкин. В Москве молочные магазины принадлежали только Чичкину и Бландову — каждый строил свой магазин

напротив конкурента. После революции Чичкин остался служить Советской власти, помогал налаживать сыроварение.

А в ту пору, на заре авиационной Ходынки, Чичкина имел, как теперь говорят, **хобби**: он был авиатором-спортсменом, владел двумя аэропланами и собственным ангаром.

Между ангарами втиснуты были ящики от самолетов В них авиаторы и мотористы то и дело перебирали моторы своих аэропланов. Для смазки моторов применяли касторовое масло и покупали его в бутылях на Никольской, в аптеке у Ферейна. Смешно? Знаю, что смешно. Бензин брали у Нобиля. Он продавался в дубовых бочках. Таковы были масштабы!

Летали в жестких касках, обтянутых кожей. На аэропланах еще не было прозрачных козырьков, и брызги масла от вращавшихся вместе с пропеллером моторов летели в физиономию…

Созвонившись с Леонидом Григорьевичем Миновым — они с Жуковым соседи и друзья еще по совместной работе на Ходынке, — я попросил Минова составить компанию в этом визите. Леонид Григорьевич с удовольствием согласился.

И вот мы с Миновым на улице Усиевича. Сворачиваем во двор и видим перед собой в каре громадных зданий каким-то чудом уцелевший старый московский дворик. Некрашеный забор из плотно сбитых досок, калитка. За забором бревенчатый одноэтажный дом под железом. Сад. На оголенных ветках кое-где висят яблоки. Недавно прошел дождь, я смотрю себе под ноги, перепрыгиваю лужи. Минов говорит:

— А вот и Саша… Уже ждет нас.

Александр Иванович стоял у калитки, по-хозяйски разглядывал забор и не сразу нас заметил. Маленький, сухонький, в костюмчике из толстой ворсистой шерсти, в кепке. Самый «портативный» и легкий летчик первой половины двадцатого века. Только он и мог уместиться в предельно обуженной кабине какого-нибудь сверхоригинального самолета — скажем, крохотной авиетки «Буревестник» с моторишком в восемь лошадиных сил.

Жуков очень обрадовался нашему появлению — видно, давно нас ждал. Мы обнялись. Вошли во двор.

— Право, мне неудобно: не все здесь прибрано… Работаю с утра до вечера и не успеваю, — жаловался Александр Иванович, закрывая калитку.

Теперь можно было рассмотреть дом как следует. Ладно срубленный, на высоком цоколе, с круто наклоненной крышей. Бревна буро-коричневые, но сохранились хорошо. По двору узенькие дорожки из толстых досок. Старые, раскидистые яблони,

под ними яблоки… Много яблок.

— Некому собирать, — поймал наши взгляды Жуков. — Леня, приходите собирать на компот…

— Хорошо, Саша, как-нибудь, — прокричал Минов (Жуков плохо слышит), мне тихо добавил: — Ну когда этим заниматься?

Дом А. И. Жукова на улице Усиевича. Москва. 1972 год.

Углубляемся в сад. Во дворе все же много всякого хлама. Обладатели дач и владельцы собственных домов запасливы.

Жуков не то жалуется, не то хвалится:

— Все это своими руками. Все надо… Взгляните: в этом ящике белая просеянная глина, а здесь — красная… Ах, не прибрано вокруг! Мне, право, Леня, очень перед вами неудобно — руки не доходят… Да и болезней каких только нет во мне!.. А кто за меня сделает?

Жуков обращается к нам обоим, а называет лишь Минова. Я не пойму: то ли забыл вообще, как меня звать, то ли стесняется называть лишь по имени…

— И душ, конечно, сам соорудил? — Минов показывает глазами на сооружение "на сваях". Наверху два больших бака от самолетов. — У Саши здесь половина из того, что было когда-то на Ходынке, — с улыбкой поясняет Минов.

— И правда, Леня, ты ведь сам помнишь: какие вещи великолепные выбрасывались на свалку!.. А у меня вечно сердце болело, не мог смотреть на это…

— От каких самолетов баки, Александр Иванович? — кричу я, наклоняясь к нему.

— Этот вот — от «вуазена»… А тот — от «ТИСа»… Помните?

— Еще бы! — киваю.

— Очень неустойчивый был самолет!

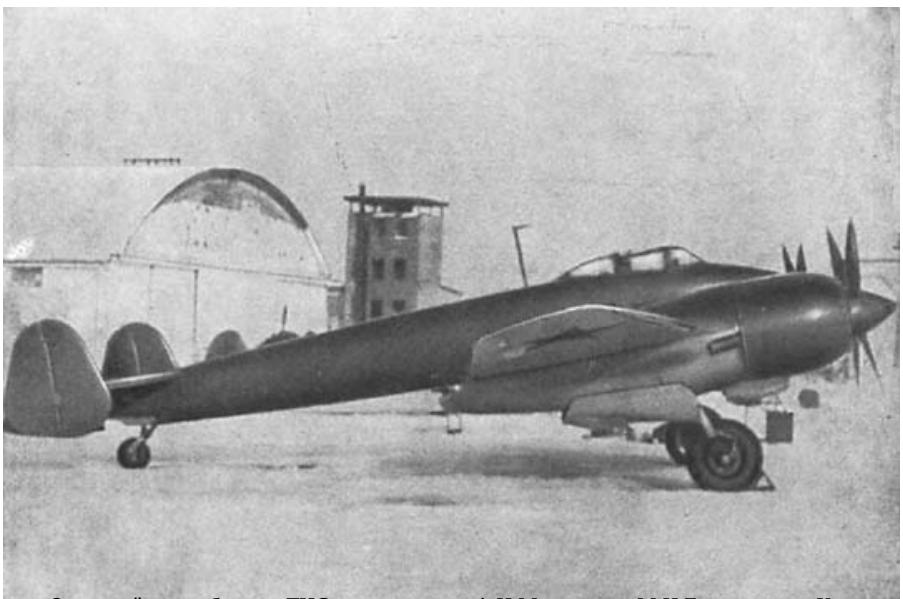
У сарая опять какие-то самолетные детали, другие баки. Один из них, весь закругленный, заинтересовал меня.

— А это что за бак?

— От «И-седьмого»… Иначе говоря, от «Хейнкеля-37». Когда у нас на заводе стали строить в тридцать втором, мне ведь тоже пришлось их испытывать! — прокричал Жуков так, будто рядом громыхал мотор; потом пояснил: — Алюминиевый давленый бак, сварной…

— Плохо выходил из штопора? — спросил я, подразумевая, конечно, не бак, а самолет.

— Ужасно! — оживился Жуков. — Один я только и мог на нем штопорить и выходить. Писаренко выпрыгнул с парашютом — не сумел вывести. Страшно прижимало к борту перегрузкой. Двинуться было нельзя! Да и в сиденье втискивало! Кошмарный был у «И-седьмого» штопор…



Опытный истребитель ТИС конструкции А.И.Микояна и М.И.Гуревича на Ходынке. 1943 год

Жуков не то чтобы хвастал, но все же говорил с «перебором». По-видимому, с годами в нем выработалась эта «философия»: напомнить о себе.

— Александр Иванович, ну а баллоны эти для чего вам? —

спросил я про узкие кислородные баллоны, тоже самолетные, еще военного времени, перекрашенные, по-видимому, совсем недавно в черный цвет.

— Как это зачем? Покрасить что-либо, продуть! Сейчас, мне их отказались зарядить: нужно написать еще на каждом «Воздух», опять же руки не доходят.

Проходим вдоль забора. Удивительно: на кустах полно красной смородины. Глубокая осень, листьев почти нет, а ягод — как в июле!

— Кушайте, угощайтесь! — приглашает хозяин. — Я нет-нет да и пощиплю: очень полезно от склероза.

Жуков жалуется:

— Вот полюбуйтесь — опять сломали ветку! Ничего с ними не поделаешь — лазают через забор, в собаку бросают камни…

У забора горка битого кирпича. Мелькает мысль: "Неужели Жуков собрал как вещественное доказательство все камни, что сюда швыряли мальчишки?"

Оказывается, нет. Камни собраны по ту сторону забора и перенесены сюда, чтобы не попадались под руки сорванцам.

Кроме фруктовых деревьев, в саду несколько лиственниц. Раньше не обращал внимания, что осенью они желтеют.

Мы обошли сад и вернулись к дому. Тут мне бросилось в глаза большое дерево среди яблонь. Ему лет за сто. Странно даже подумать: росло здесь, когда ни дома не было, ни хозяина на свете, да и авиация еще не зародилась!

Жуков заметил мой взгляд:

— Иногда приходится на него взбираться. Вон туда, — и показал на высокие толстые ветки.

Я не понял, зачем это ему нужно. Леонид Григорьевич откровенно рассмеялся:

— Ну вот, Саша, ты все жалуешься на склероз, на печень, на позвоночник, а сам лазаешь на деревья, как юный фавн! Надеюсь, камнями отсюда не швыряешься? — Минов, метнув глазами на крышу, заметил негромко в мою сторону: — **Та самая**.

Я понял, что Минов имеет в виду, а Жуков подумал о другом.

— Да, да, Леня, ты, верно, вспомнил, как я, счищая снег, летел однажды с этой крыши?

— До сих пор сам счищаешь? — удивился Минов. — Крутовато, и удержаться-то не за что! Привязываешься хотя бы?

Жуков держал все время прислоненную к уху ладонь:

— Нет, не привязываюсь, просто так… Ох и летел, страх! Представьте, — воодушевился вдруг Александр Иванович, — как поехал **солдатиком** с самой макушки… Успел только подумать: "Вот где подловила, **проклятая**! Всю жизнь пролетал — ничего, а

тут на таком пустяке!!" И… хрясь! Знаете, ощущение, будто шейные позвонки сломались. Темень в глазах… Очнулся — лежу на снегу. Встал. Земля сперва кренилась — вынужден был опираться на лопату.

Жуков еще некоторое время рассказывал, как и что у него болело после "завершающего **полета**" солдатиком, а я прятал улыбку, потому что в голове упрямо вертелась пресмешная история. Именно ее-то и имел в виду Леонид Григорьевич, когда завел разговор о крыше.

Многие летчики Ходынки эту историю хорошо помнят. Да простит меня милый Александр Иванович за то, что ее здесь повторю.

Заканчивая постройку своего дома, Жуков нанял кровельщиков. И тут уж, непонятно почему, этот расчетливый до мелочей человек удивительным образом просчитался. Вместо того чтобы договориться об оплате за работу, как говорят, аккордно, за весь труд сразу, он нанял кровельщиков поденно.

Надо полагать, и кровельщиков это обстоятельство удивило, но они согласились, и, как только хозяин уезжал со двора, они располагались на крыше поудобней и доставали кисеты с махоркой.

Однако хозяин тоже не считал себя, как ему казалось, простаком. Прикатив на велосипеде на аэродром, он с ходу стал торопить механиков, готовивших к полету очередной выведенный из цеха самолет, пробовал мотор и взлетел. И, не поднявшись высоко, летел сюда, на северо-запад, вдоль Красноармейской улицы…

Вот под ним его дом. "Конечно же, устроились поудобнее на крыше и лежат! Ах негодники! Ржавые гвозди! Думали Жукова обмануть! Нет, лежебоки! Я покажу вам сейчас, что вижу все: Жуков бездельничать не позволит!"

И, распалив себя, принимался разгонять лодырей: круто пикировал на свой дом, проносился над ним с ревом, снова взвивался ввысь, выворачивался в отчаянном иммельмане и снова пикировал. Затем входил в глубокий вираж и еще долго кружил над кровельщиками, грозя им из кабины кулаком.

А лодыри тем временем испытывали восторженное потрясение. Никогда в жизни не приходилось им видеть таких отчаянных кувырканий самолета. Был момент, когда один из кровельщиков едва не свалился с крыши — уж больно жутко стало.

— Ты погляди, погляди, кум, что делает охальник!..

— С-и-и-и-ла! — стучал зубами «кум», прижавшись к доскам и замирая от сладостного страха.

В обед Жуков появлялся снова на своем шустром «вело».

— Ну что, ржа вас проешь? — сардонически шипел он, с трудом протискиваясь с велосипедом в калитку. — Думаете скрыть от меня, что ни черта не делали? Дудки, Жуков все видел, дрыхнете здесь, не работаете! Ни черта платить не буду!

— Хозяин, побойся бога! — взмолился старшой. — Спины не разгибаем!

— Видел, все видел!

— Буде тебе, хозяин, как ты мог видеть? Тут прилетал ероплан — верно… Ой крутился! Страх… И норовит все над нами, над крышей твоей — где тут работать: добро не попадали, шею не свернули!.. О, то те был летчик! Голова в кожу затянута, глазищи во какие!..

Кровельщикам было и невдомек, что этот щупленький, в молескиновой замасленной куртке, в серой, видавшей виды кепке «дачник» с велосипедом и есть столь изумивший их воздушный акробат.

3. В гостях у А.И.Жукова

Жуков любит собак. Минов говорит, что и раньше — в двадцатые годы, увидев на аэродромном поле издалека собак, говорили: "Жуков едет!" Пока Жуков летал — собаки бегали по аэродрому. Их никто не обижал: собаки Жукова!

Входя в дом, Минов предупредил:

— Приготовьтесь, сейчас песик будет с вами целоваться.

— Пусть, — согласился я, — только бы не порвал штаны.

Действительно, едва приоткрылась дверь, белый фокс взвился перед Миновым, взяв почти двухметровую высоту, и ухитрился лизнуть гостю лицо. Суперласковый пес! Мне удалось сперва увернуться от «поцелуя», но потом он все же подловил меня несколько раз.

Вошли. Хозяин переключил собаку на себя, и мне удалось оглядеться.

Бог мой! — глаза разбежались. У Александра Ивановича здесь нечто вроде филиала Третьяковки… Чудо! Настоящий храм искусства!

Я слыхал и раньше, что у Жукова есть редкая коллекция картин. Но, как говорится, лучше один раз увидеть…

Картин много. И сюжеты, и манера исполнения — разные. Но от каждой из них не хочется отходить — такова тайна неотразимого искусства.

Насколько я понял, Жуков коллекционировал картины и

скульптурное бронзовое литье знаменитых мастеров. В четырех комнатах на стенах несколько картин Поленова. Особенно интересной представилась мне «Таруса». Есть несколько картин братьев Маковских — Владимира и Константина. Большое полотно Константина Маковского, яркое, пышное, — боярыни в кокошниках за рукоделием… Запомнилось и прелестное полотно Владимира Маковского, на котором он изобразил брата Константина сидящим на скамейке в парке с дамой… Показалось, что слышу негромкий разговор этих влюбленных людей… Лучистый Маковский!

Здесь же и несколько полотен Ивана Константиновича Айвазовского, в том числе большое полотно "Ночь в Гурзуфе". Удивительным кажется другое, редкое полотно: Финляндия зимой. «Снег». Никогда не видел снежного пейзажа у Айвазовского.

Долго мы с Леонидом Григорьевичем Миновым любовались ярким полотном Константина Алексеевича Коровина "Девушка в шелковом платье на террасе, освещенной солнцем".

Нельзя равнодушно пройти мимо Васнецова и Верещагина. Есть Лагорио, Жуковский, Кустодиев, Саврасов, Архипов и Кончаловский. Целый день можно говорить об этих картинах. Увы! Слова не заменят подлинного восприятия! Хочется думать, что люди их увидят — смогут войти в этот старый дом — замечательный дом-музей заслуженного летчика-испытателя Александра Жукова, в редкий дом своего труда и искусства, ибо все, что сделал для страны этот летчик, испытав сотни, а может, и тысячи самолетов (если считать и облет серийных, только что выведенных из цеха), — все, что за этот труд получил он от государства, — все, буквально все вложено им в эту редкую коллекцию.

Между тем Александр Иванович продолжал давать нам пояснения:

— Художественного литья из бронзы у меня, — улыбнулся Жуков, — пожалуй, с тонну будет… Все ценные работы: «Фавн» работы Лансере… Или вот, "Иван Грозный на троне" Антокольского. Есть у меня и Клодт Петр Карлович, чьи знаменитые кони в Ленинграде на Аничковом мосту… Много и иностранных мастеров!

Каких только сюжетов, воплощенных в бронзу, мы здесь не видели! Темпераментные танцы, яростные схватки воинов, битва мамонтов и рыцарские турниры… Спящие красавицы, русалки, нимфы, вакханки, амуры, черти, ведьмы… Кентавры, боги и драконы…

Мы подошли к настенной группе "Торжество Бахуса" — горы

винограда, бочки с вином, танцующие фавны, танцовщицы. На колеснице претолстый Бахус. Сюжет обыкновенный в подобном роде.

— На горбу с самой Петровки сюда тащил, — пояснил Александр Иванович.

Я взглянул на часы: "Ба! Мы здесь уже три часа, а на фарфоровые редкости времени не осталось. И главного разговора еще не начинали".

— Как же вы собрали такие ценности? — спросил я.

— Так… Собирал, пока летал, — потеплел Жуков. — Получу деньги за испытание нового боевого самолета, — нам хорошо тогда платили, — другой, глядишь, побежал кутить в ресторан, а я стремглав на Петровку, в антикварный… Наутро в кармане ни гроша! Не пил, денег в кубышку не клал… Все, что заработал за долгую летную жизнь, — все перед вами, любуйтесь…

В доме Александра Ивановича собрано множество фотографий авиаторов, аэропланов, сценок из аэродромной жизни, аварийных ситуаций. Здесь и модели самолетов, двигателей, тех, что он когда-то испытывал, и многое из того, что когда-либо видела Ходынка.

Трепетным жестом Жуков раскрыл на столе коробку фотографий. Удивительно: оба они, и Жуков, и Минов, помнят всех людей, все самолеты, что на снимках. Я тоже отыскал знакомый самолет и улыбнулся ему, будто встретил старого знакомого. Захотелось невольно перед корифеями блеснуть знаниями старины. Говорю им:

Трофейный самолет-триплан "сопвич".

— Триплан «сопвич»… Перед войной, помню, он висел на тросах в Аэрохиммузее.

— Теперь его там нет, а жаль, — подхватил Жуков, —

трофейный, захваченный у англичан в период наступления Антанты… Любопытнейшая веха авиационной истории! Нам всем, инструкторам Московской школы, удалось полетать на нем… Леня, и ты ведь летал, правда?

— Еще бы! — улыбнулся Минов.

— Легчайший в воздухе самолет! — воодушевился Жуков. — Можно было подняться при сильном ветре не долетая до забора аэродрома, набрать метров триста, уменьшить скорость, не разворачиваясь, и тебя сносило хвостом назад… Едва покажется перед носом старт — убирай газ и садись на то место, откуда только что взлетел!

— А мне памятен этот триплан вот чем, — сказал Минов. — Помните один из первых советских приключенческих фильмов "Луч смерти" Льва Кулешова? Там триплан был показан в полете. Фильм снимайся в 1924 году у нас на Ходынке, и именно мне пришлось исполнять в воздухе роль летчика-"злодея", летая на этом триплане.

Помню, камера установлена была на летном поле, и мне нужно было, пикируя на нее, проходить совсем низко…

Кулешов попросил пройти еще разок и еще ниже — так получалось эффектней!

Вот я и прошел так, что их ветром сдуло… Все попадали, и только оператор крутил ручку не переставая, хотя, как уверял потом восторженный Кулешов, пролетел я над камерой в полуметре…

В студии Кулешова была шутливая традиция награждать отличившихся на съемках "орденами Красной или Коричневой пуговицы". Красная пуговица вручалась за трюк, связанный с риском для жизни, а коричневая — за самообладание и выдержку артиста, получившего во время съемок какую-либо травму, но не прервавшего игру до окончания эпизода. За пикирование на съемочную камеру одного из первых в России кинооператоров, Александра Андреевича Левицкого, — это к слову, — Леонид Григорьевич ухмыльнулся, — я был награжден "Красной пуговицей", а Всеволод Пудовкин, прыгавший с крыши второго этажа на крышу первого этажа соседнего дома и растянувший при этом связки ступни, получил "Коричневую пуговицу". Вручал их нам Лев Владимирович Кулешов. "Орден Красной пуговицы" давал право на выбор дамы (а если точнее — местечка по соседству за столом) во время ужина, которым обычно заканчивался съемочный день.

— Саша, одну секундочку, — попросил Леонид Григорьевич, — дай мне тот снимок.

— Кирка Васильев! — сказал Жуков, передавая фото.

— Он самый. Ты был в тот день на аэродроме, когда они столкнулись с Ильзиным?

— Леня… И сейчас закрою глаза — и ясно вижу эту катастрофу! И как ведь глупо получилось…

— Разве ты не замечал — катастрофы бывают только глупые?

— Учлет Васильев, если ты помнишь, виражил на «ньюпоре», выполнял задание инструктора, а Ильзин подлетел к нему на "фоккере Д-7" и стал навязывать воздушный бой.

"Вызова" Васильев не принял, а Ильзин, облетая в крутом вираже его самолет, просчитался и подставил крыло своего «фоккера» под винт «ньюпора». Винт перебил консоль крыла, и неуправляемый «фоккер» перешел в пологий штопор. А «ньюпор» вспыхнул в воздухе. Ильзин выпал из аппарата у самого забора парк-склада на восточной окраине аэродрома. Что касается «ньюпора», то он упал вблизи аэродрома и еще долго пылал факелом.

— А вот Габер-Влынский у моноплана «моран-парасоль», — не унимался Жуков, — любимый мой был самолет!.. Сбоку ваш покорный слуга — я тогда был мотористом у Габера… 1916 год. Ходынка.

— Как летал Габер-Влынский? — поинтересовался я.

— Превосходно! Редкий мастер пилотажа! Но вот что интересно: будучи инструктором Московской школы, не любил учить летать… Это был представитель старорежимной авиаторской элиты, что, впрочем, не мешало ему не только виртуозно летать, но и виртуозно сквернословить. Не один ломовик в Москве мог ему позавидовать.

Я уже тогда самоучкой вылетал, научился летать на «Фармане-четвертом», и Габер, не терпя учеников, предоставлял их мне на выучку… Так я и стал инструктором, не имея еще звания пилота-авиатора. Экзамен я сдал уже позже — в семнадцатом году.

Еще к разговору о Габере-Влынском, — продолжал Александр Иванович, — с ним произошел такой случай в Петрограде.

В 1913 году успешно летал первенец русского, да и мирового четырехмоторного самолетостроения — "Русский витязь". И вот, когда конструктор и авиатор Сикорский готовил «Витязя» к очередному полету, а Габер-Влынский как раз пролетал над ним, случилось невероятное. Габер заходит на посадку на «ньюпоре», а у него вдруг отрывается мотор вместе с пропеллером, летит вниз и угождает прямехонько в самолет-гигант! Надо же было случиться такому!

Летный Летный состав Высшей московской школы красных военных летчиков. 1924 год. Стоят: первый слева — В. П. Чкалов, третий — инструктор-летчик А. И. Жуков, четвертый — инструктор-летчик В. О. Писаренко, шестой — начальник летной части школы Л. Г. Минов, восьмой — летчик-инструктор Шарапов.

— Не придумаешь нарочно, — проговорил Минов, — а Габер-Влынский как?

— Разумеется, потерял скорость и грохнулся на землю… Но отделался легко.

— Александр Иванович, — спросил я, — говорят, Валерий Чкалов у вас учился? Однако другие утверждают, что у Громова. Где же истина?

— И те и другие правы. Но могу сказать, что оба учились у меня. Громов — в 1917 году, Чкалов — в 1924-м.

Валерий в Московской школе сперва был у меня в группе, а потом летал на истребителе у Громова. Все это было на Ходынке. А Ходынку я помню с детства, с 1904 года, мы жили тогда на Башиловке, и я с мальчишками бегал сюда играть в «казаки-разбойники». Тогда здесь был огромный пустырь, изрытый оврагами, канавами… Еще от отца я слышал мальчонкой, что в день коронации Николая Второго в 1896 году здесь погибло множество людей.

Однажды, когда к лету я перестал бегать в третий класс реального училища, — Жуков оторвал глаза от снимков, — отец сказал: "Ну, Шалопай Иванович, пора работать!"

С большим трудом, как говорили, "по милости людей", меня отдали на фабрику Цинделя в цех, где отбеливалась мануфактура.

Пробежав всю Москву, я натягивал на себя брезентовый мешок, становился к огромному кипящему котлу и день-деньской укладывал палкой в котел бесконечную ленту материи. Каторга!

Так в тринадцать лет я понял цену куска хлеба.

Все же в конце концов я поборол страх, что отец выпорет до полусмерти, и убежал от Цинделя.

Уж и не знаю, какому богу молиться! Посчастливилось мне тогда. Устроился я, что называется, "на побегушки" в мастерскую нефтяных двигателей Фруктова. Там работало человек пятнадцать. Сперва мне ничего не платили: за еду работал — чем накормят. Но я очень старался, шустрый был малый, а двигатели меня настолько увлекли, что, кажется, и спал бы возле них!

Словом, прошло какое-то время, и я уже научился присматривать за работающим двигателем-дизелем, сам умел запустить его. Это и определило мою судьбу.

Примерно к осени 1909 года прошел слух, что в Москву приедет француз Леганье и будет на бегах демонстрировать полет аэроплана. С этого момента, как мне казалось, Москва только этим ожиданием и жила.

Наивно было бы думать, что в тот день я занял место на трибунах ипподрома! Вместе с другими сорванцами мне удалось оседлать забор.

Даже неудачные, как потом я понял, прыжки Леганье с припаданием на крылья, — ему так и не удалось взлететь повыше, — совершенно лишили меня душевного равновесия. Не понимаю, как я удержался и не упал от восторга с забора.

Но если полеты Леганье взбудоражили меня, то воздушный триумф приехавшего вскоре в Москву Гийо, его полеты по кругу на высоте примерно метров пятнадцати над беговой дорожкой ипподрома окончательно меня «добили». На трибунах творилось нечто невероятное: овации и крики заглушали шум мотора. С того момента я был покорен летанием на всю жизнь… И далеко не один я.

С того же забора на бегах, — продолжал Александр Иванович, — уже в 1910 году, наблюдал я полет Уточкина. Полет этого, как тогда кричали газетчики, виртуоза явился еще большим триумфом, так как Уточкин уже позволил себе вылететь за границу ипподрома и пролететь над Москвой…

Уму непостижимо, что творилось в тот день в публике!

Говорят, что среди тысяч и тысяч восторженных и благодарных москвичей нашелся тогда прохвост, "испортивший песню".

В одном из полетов Уточкин пролетал над Пресней, и у него забарахлил мотор. Он вынужден был опуститься в Тестовском

поселке. Туда, естественно, сбежалась тьма любопытных, и, пока авиатор налаживал мотор, у него кто-то срезал золотые часы.

В марте 1912 года ушел я от Фруктова, — сказал Жуков, — и поступил работать "за красивые глаза" к Гаккелю. Тот мне, правда, и не обещал ничего: он вбивал все до копейки вс в о иконструкции. А они плохо летали…

Что сказать еще?.. — Жуков задумчиво перебирал руками снимки. — Нам помогали выводить самолеты из ангаров мальчишки: Васька из ночной чайной, двое ребят шоссейного десятника, еще сын башмачника, сын офицера и сын наездника — все они потом стали авиаторами.

Если моторы были в порядке — что, впрочем, случалось редко, — приходилось отмывать с мылом крылья и животы аэропланов от черных брызг касторки… Летом — куда ни шло, но зимой!.. Целыми днями возились мы у аэропланов: подкрашивали, латали полотно, драили расчалки — их было сотни метров!..

Здесь летали многие авиаторы: Ефимов, очень известный тогда; Александр Яковлевич Докучаев — он боялся высоты и летал обыкновенно на двадцати метрах. Ни разу, мне помнится, не поднимался выше пятидесяти метров. Подумать только! Великолепный инструктор-авиатор, а не понимал, что летать на высоте деревьев куда опасней! Еще Алехнович, мотористом у него был Саша Бабков. К нему-то в подручные мне и удалось после долгих стараний пристроиться. Так и определилась моя жизнь на Ходынке.

В противовес мне Саша Бабков, тоже впоследствии ставший летчиком, был парень видный, я бы сказал, «нотный», знавший политес. Однако со мной он был иным. Ревностно охранял от меня тайны авиационных моторов. Долгое время, например, я не мог у него выведать, как на моторе устанавливается зажигание.

Набирались опыта мы постепенно.

Появился у нас аэроплан фирмы «Бреге». При посадке он грубо плюхнулся, у него лопнул бензиновый бак, но этого никто не заметил. Когда везли самолет в ангар, тоже не обратили внимания на то, что за ним остается тончайший бензиновый след. В это время на поле кто-то прикуривал и бросил спичку. Огонь мгновенно прибежал к ангару, и ангар сгорел вместе с аэропланами. Кажется, с тех пор на Ходынке стали курить возле бочек с песком, в специально отведенных местах.

Став самостоятельным мотористом, я отправился с Алехновичем в гастрольную поездку по России. Помнится, в Смоленске, на родине Алехновича, мы сгрузили аппарат с платформы и повезли на поле, где намечались полеты. При

крутом повороте телеги — а на ней был укреплен хвост аэроплана — конец фюзеляжа скрутился…

Что делать? Полеты объявлены, публика ждет!

Солдаты помогли поднять хвост. Мы с Глебом Васильевичем Алехновичем укрепили конец фюзеляжа трубками на медной проволоке, заклеили полотном. Глеб Васильевич — горячий, нетерпеливый, все торопил. Ну и набегался я в тот день, как собачонка!

К великому удовольствию смоленских земляков, полеты Алехновича прошли вполне удачно.

Александр Иванович задумался.

— Да, что-то я еще хотел сказать… Забыл. Нет, друзья, память уже стала плохая — мало что помню…

— Как вы учились летать? — спросил я.

— Как учились летать? — переспросил он. — Летчики ленились отруливать на самолете к ангару, вот постепенно я и научился сперва бегать на аэроплане по полю, потом мало-помалу прыгать, делать подлеты. Время шло, я набирался опыта… Однажды рискнул подняться повыше, да так и начал летать на «Фармане-четверке»… На нем многие авиаторы учились: простой был самолет. Летал на скорости сорок-пятьдесят. На автомобиле легко его можно было догнать.

Я уже года два как умел самостоятельно летать, но экзамен на звание военного летчика держал только в 1917 году, после революции.

Сдавал я летчику Борису Константиновичу Веллингу, начальнику Московской школы, и сдал с отличием. Он-то меня и зачислил инструктором в школу — учить летать на «моране-парасоле». Здесь у меня и занимался Громов.

Веллинг был изумительной души человек. Он знал меня еще "низшим чином" — мотористом Ходынки периода мировой войны. И тогда он называл меня Сашей, и когда уже стал я инструктором, сохранил ко мне свое исключительное, сердечное отношение.

Веллинг был одним из тех летчиков, кому посчастливилось разговаривать с Лениным. Владимир Ильич приезжал к нам на Центральный аэродром несколько раз. Рассказывали, что однажды он наблюдал и мой полет на «парасоле» и будто бы полет ему очень понравился.

Что же касается моей встречи с Ильичем — боюсь, своим рассказом разочарую.

В пасмурный день глубокой осенью я как-то ремонтировал мотор возле ангара. Услышал позади себя подъехавший автомобиль и не придал этому значения. Когда хлопнула дверца

— взглянул. Вышел мужчина в длинном пальто, в шапке. Посмотрел на меня пытливо, с улыбкой в глазах и сказал:

— Здравствуйте, товарищ!

— Здравствуйте, — ответил я и тут почувствовал какое-то смутное волнение. Лицо гостя показалось мне очень знакомым.

— Скажите, пожалуйста, товарищ, — продолжал гость, — почему сегодня нет полетов?

"Да это Ленин!" — сообразил я и оробел так, что ни слова не мог сказать… Ленин смотрел на меня тепло, глаза у висков были в морщинках.

— Товарищ Ленин, извините… Нет погоды… — пробормотал я и добавил: — Приезжайте в другой раз…

— Хорошо… — сказал он и взглянул на мои руки, я мял ими масляную ветошь. — Обязательно приеду… До свидания, товарищ!

Когда автомобиль тронулся, я отметил: лимузин «гочкис». Потом стал костить себя, что не нашелся и не сказал Ильичу каких-то горячих, достойных слов.

Жуков помолчал.

— Ну вот, пожалуй, и все. Остальное сами знаете… Чайку, что ль, попьем?

От чая мы с Леонидом Григорьевичем отказались: пора и честь знать, и поблагодарили Жукова как могли теплее. Он проводил нас до калитки. Мы еще оглянулись раза два: Александр Иванович стоял у калитки в неизменной своей кепочке, в ворсистом костюме…

Мы шли по улице Усиевича молча. Потом я сказал Леониду Григорьевичу:

— Хорошо бы этот дом сохранить как дом-музей знаменитого летчика-испытателя Жукова… Как вы находите?

— Сам он об этом не говорит, — ответил Минов. — Слов нет — было бы превосходно. Но дело это деликатное.

— Попробуйте, Леонид Григорьевич, намекнуть ему, — сказал я тихо. — Вы же друзья…

Минов долго не отвечал. Потом сказал:

— Ладно, поживем — увидим!

4. Красные гвоздики

Судя по хронике, на Ходынке вплоть до 1920 года летное поле пересекали две дороги. То и дело можно было видеть, как медленно тащится через аэродром одинокая подвода или пылит извозчичья пролетка. А то строем идут солдаты — здесь рядом

были лагеря, называемые «Кукушкой». Зимой через летное поле следовали и целые санные обозы.

Лишь после принятия законодательным Советом республики постановления о передаче Ходынского военного поля "в исключительное пользование Воздушного Флота" здесь с 1921 года ограничили движение через аэродром и занялись устройством дорог у Всехсвятского и Солдатенковской больницы.

Но еще несколько лет в погожие дни Ходынка была излюбленным местом прогулок москвичей. В воскресные дни через поле тянулись вереницы людей к Серебряному бору. Здесь под соснами, в пахучей, по пояс траве устраивались шумные гулянья.

Центральный аэродром на Ходынке. 1 мая 1922 года. Сбор авиаработников на демонстрацию.

Примечательностью Ходынского аэродрома в 1915 году был прохоровский ангар.

В центре ангара, прямо на крыше, был построен застекленный павильон, устланный коврами, украшенный картинами. Был в нем и великолепный буфет. Перед огромным стеклом с видом на летное поле расставлены были кресла для гостей. В том числе и постоянные — Константина Сергеевича Станиславского и Владимира Ивановича Немировича-Данченко.

Над павильоном возвышалась статуя Икара с распростертыми, как у птицы, крыльями. По углам были статуи греческих богинь — покровительниц искусств. А под козырьком на фасаде ангара красовалась затейливая надпись:

"Vers les nouveaux rives de la vie eternele!" — что в переводе с французского означало: "К новым берегам вечной жизни!"

Владелец ангара Василий Васильевич Прохоров был родственником известного мануфактурного фабриканта ("Прохоровская мануфактура"), однако не причислял себя к вульгарным коммерсантам, ибо был авиатором. О Василии Васильевиче говорили, что это "свободный художник, эстет и, если хотите, авиатор-поэт".

Носил он экстравагантный костюм: бархатную куртку с помпонами, короткие панталоны из шелковой ткани, подхваченные ниже колен, шелковые чулки и лаковые туфли.

В прохоровском ангаре хранился один-единственный моноплан французского происхождения — «моран» с мотором «гном» в шестьдесят лошадиных сил. По крылу этого аэроплана было выведено огромными буквами: **ПРОХОРОВЪ**. Девять букв — пять на правой плоскости, четыре — на левой и во всю ширину крыла. Таким образом, спутать этот самолет с другими было нельзя.

Несколько левее от прохоровского ангара возвышался ангар авиазавода «Дукс». И на нем сверху тоже был павильон для наблюдения полетов. Управляющим этого павильона служил Сергей Иванович Баусов.

Обстановка у Баусова была скромней и деловитей. Никаких вин, лишь прохладительные напитки. Отсюда через огромные зеркальные стекла прекрасно обозревались поле и небо над ним. Гости завода «Дукс» — чаще это были так называемые "деловые люди" — приходили сюда, чтобы смотреть полеты аэропланов производства этого же завода.

Однако и в этом павильоне бывали люди искусства. Искусство и авиация как бы сродни. В тех случаях, когда гости оказывались не слишком сведущими, Сергей Иванович Баусов сам давал пояснения, очень немногословные, сдержанные.

Ремонт самолетов в ангар-палатке.

Как-то среди гостей дуксовского павильона были актрисы. Как раз над аэродромом пролетал моноплан системы «моран». Когда он накренился, разворачиваясь на посадку, одна из дам спросила:

— Сергей Иванович, кто этот отважный, что летит на этом аппарате?

— Сейчас узнаете, — многозначительно ухмыльнулся Баусов.

Между тем «моран» снижался. Вот уже колеса стали щупать траву.

Проделав несколько прыжков, «моран» вдруг, будто намереваясь боднуться, наклонил нос к земле… Все больше, больше! Еще доля секунды, и вот уже хвост его уставился свечой в небо.

— Господи Иисусе! Что с ним? — ахнули в павильоне.

"Моран" несколько качнулся, как бы в нерешительности: сделать ли стойку или перевалиться навзничь, да так и замер в положении "на попа".

— Прохоров, — прочитали вслух гости. — Кошмар!

— Не волнуйтесь, сударыни, — комментировал Баусов. — Василь Васильевич так представляется всегда!

Прохоров летал скверно и, если не становился "на попа" на посадке, то нередко и вовсе переворачивался на спину и потом висел вниз головой на ремнях, пока не прибегал механик и не

помогал ему выбраться из кабины.

Между ангарами, о которых только что шла речь, примерно против центра поля, однако ближе к Петроградскому шоссе, были проходные ворота. В них стоял вахтер и спрашивал:

— Пропуск есть?

Отвечать можно было что угодно! Во всех случаях он говорил одно и то же:

— Ну, проходите.

Дальше вдоль забора размещалась целая колония порожних ящиков, предназначенных для перевозки самолетов. В них было общежитие авиаторов. Естественно, в летний период. Ящик на двоих.

Еще дальше, за «дачами» из ящиков, тут же, на краю летного поля, расположился однажды цыганский табор. Как знать, может, те же цыгане, что пели и плясали в «Яре», в «Стрельне»!

Позже, но еще до революции, на месте ящиков — авиационных «дач» — был построен еще ангар, деревянный, как тогда строили.

В первые годы Советской власти в ангаре устраивались учебные классы Московской авиашколы. В этом же ангаре начлет школы Арцеулов выкроил уголок и строил вечерами свой, впоследствии ставший знаменитым планер А-5, которому было суждено открыть на горе Узун-Сырт в Крыму эру парения и этим положить начало советскому массовому планерному спорту.

Проходная Центрального аэродрома. 1920 год.

С организацией известного кружка "Парящий полет" в печати появилось такое объявление:

"Запись в кружок "Парящий полет" принимается в Москве:

Ходынка, Петровский дворец, с 4-х час. вечера.

Председатель правления кружка военлет Арцеулов.

Секретарь — военлет Навдачин".

Константин Константинович Арцеулов забрал заготовленные части планера и перевез их в Петровский дворец, где комендант аэродрома выделил кружку две комнаты.

На другой день, заходя на посадку на «хевиленде», инструктор Московской школы красных военных летчиков Иван Иванович Калиншин зацепился крылом за антенну, натянутую между ангаром и мачтой. Самолет развернулся и влетел прямо в раскрытый настежь упомянутый учебный ангар. Крылья биплана остались за воротами, а фюзеляж проскочил в ангар. Это погасило скорость, но разрушились баки, и все вокруг облилось бензином. Вспыхнул фюзеляж, загорелся ангар.

Рядом с ангаром находилась группа курсантов. Парни не бросились бежать, спасаясь от огня. Наоборот, они тут же ринулись в ангар, и один из них, Савва Сикорский, отличавшийся огромной силой, заорал:

— В цепочку!! Держите меня за пояс!

Схватив друг друга за ремни, курсанты образовали живую цепь, а этот силач подскочил к горящему самолету и буквально вырвал пилота вместе с ремнями из кабины. Летчик-инструктор Калиншин был спасен. Он поправился и много лет вел испытательную работу на авиазаводе.

Этот подвиг замечателен удивительной, почти мгновенной находчивостью. Очень остроумный подвиг! Тут и подумаешь, что сильный духом человек в мгновенье крайней опасности не паникует. Наоборот, работает поразительно точно, соображает ярко, а главное, во много раз быстрей!

Константин Константинович Арцеулов как-то рассказывал, что когда он приехал в 1915 году с фронта на Ходынку испытывать первую партию истребителей отечественного производства завода «Дукс», то с воздуха он обратил внимание на ярко-красные пятна. Много их было — алых, разбрызганных по зеленому летному полю без сколько-нибудь заметного порядка.

Летчик отправился посмотреть, что это такое. Оказывается, среди травы то там, то здесь целыми гроздьями цвели красные гвоздики. Они буйно гнездились целыми семействами, эти яркие, как кровь, цветы.

Арцеулов спросил:

— Что это за удивительный цветник у вас на летном поле?

— По традиции, — ответил ему механик, — мы сеем красные гвоздики там, где разбивается авиатор.

5. Воздушное настроение

Нельзя не преклониться перед безумством смелости первых летающих людей!

Стремление познать никем еще не познанное воспламеняло их любовь. И люди авиационной зари с удивительной непосредственностью говорили о могуществе своей любви к летанию.

"В самом деле, что может заставить человека на таком несовершенном снаряде, как самолет, бросить милую землю со всеми ее радостями, чтобы стремиться вверх, несмотря на ежесекундную возможность проститься с жизнью, т. е. с тем, что он привык ценить более всего? Ведь до сих пор выражение одного из русских писателей: "От хорошей жизни не полетишь" — было аксиомой, и только любовь к полету и своей машине заставила нас отрешиться от этого убеждения".

("Вестник Воздушного Флота", 1920 г.)

Им не дано было тогда еще знать, что летание на аэропланах, у которых максимальная скорость почти не превышает минимальную, действительно чревато ежесекундной возможностью падения!

К тому же, надо помнить, летали они на мизерной высоте: самолеты выше не поднимались, и низкие полеты всегда опасней.

Но люди выучивались летать, и приходило время сдавать экзамен…

На летном поле устанавливались две полосатые мачты на некотором расстоянии одна от другой. Их называли пилонами.

Сдавая экзамены на пилота-авиатора, нужно было летать над аэродромом от мачты к мачте и, огибая их, выполнять в воздухе горизонтальные восьмерки. И не мудрено, что могло получиться и так:

"Поднявшись после нескольких скачков, авиатор обогнул один из пилонов, и, когда он подлетал к следующему пилону, явно было по движениям аппарата, что авиатора охватило раздумье, обогнуть ли этот пилон или пройти мимо, внутри круга?

Он решил его обогнуть, но увы! Решение было принято поздно: для поворота не хватило места. Левое крыло наткнулось на пилон при скорости 70 километров в час, удар был так силен, что пилон сломался…"

(Сообщение из Лиона от 15 мая 1910 года)

"Илья Муромец" — один из первых транспортных самолетов. 1920 год.

А летные испытания?

Оказывается, в годы шестидесятилетней давности они уже приобрели чуть ли не главенствующее значение.

И, очевидно, поэтому в хронике тогда можно было прочесть такие сообщения:

"При испытании означенного самолета комиссия должна была прилечь на землю, дабы определить, летит ли он или катится по земле?"

И далее:

"Нам сообщают из Киева. Студенты Политехнического института Сикорский и Былинкин совершили ряд пробных полетов на биплане собственной конструкции. Аппарат покрыл пространство в 250 метров. При последнем полете Сикорского биплан, скошенный боковым порывом ветра, упал с высоты шести метров. Винт разлетелся в куски, хвост и колеса сломались. Авиатор, помещавшийся сзади мотора, отделался царапинами".

("Вестник Воздухоплавания", 1910 г.)

Обратите внимание на результирующую последнюю фразу. Разве это уже не важное заключение для многочисленных последователей?

Вот тут и поймешь воздушное настроение тех, на долю которых выпало счастье впервые ощутить себя вполне реально в новой стихии. Воздушное настроение, о котором читаем мы с улыбкой людей, видавших виды.

Пионеры летания на самодельных крыльях открывали новую, еще никому не ведомую эру. Среди них, правда, попадались люди и немолодые. Например, известный французский авиатор капитан Фербер. Ему было около пятидесяти лет, и он накопил изрядный опыт, но, к несчастью, при падении своего аэроплана погиб в сентябре 1909 года.

После знаменитого немецкого инженера и изобретателя планера Отто Лилиенталя Фербер стал следующей жертвой летания на крыльях.

В Париже в Национальном французском аэромузее экспонирован великолепный портрет капитана Фербера. Французы высоко чтят память национального героя, одного из пионеров авиации.

У Фербера учились многие авиаторы, в том числе и русские. Учился у Фербера и Игорь Сикорский. Своим ученикам Фербер говорил:

"Изобрести аппарат — ничего не значит, построить его — значит немного, заставить его летать — это все!"

"Испытание — это все!"

Да, испытания в авиации значили тогда многое, ибо наука в этой новой области человеческих устремлений не успевала осмыслить, обобщить эксперимент. Пионеры летания отправлялись в воздух "на ощупь". Нет, не то чтобы они не хотели учиться: тяга к знаниям была огромная, но получить их было не у кого. В этой области никто еще толком ничего не знал.

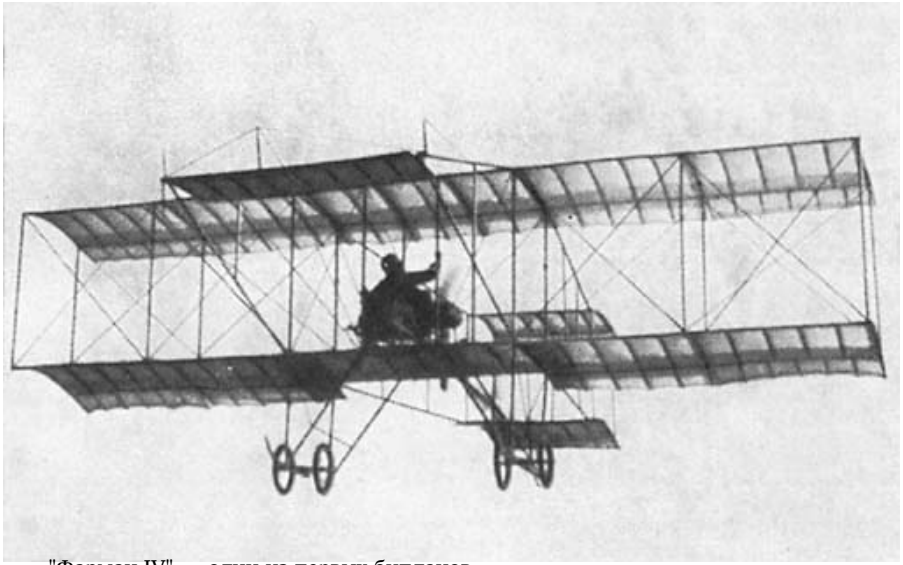
Игорь Иванович Сикорский так рассказывал о своих первых шагах:

"По совету Фербера я поступил в "Новейшую школу аэронавтики". Необыкновенная школа — ни экзаменов, ни дипломов, ни определенной программы… Я бы сравнил ее со школой древних философов.

Регулярных лекций не было, но студенты обычно собирались в одном из ангаров, окружали своих учителей и слушали то, что они хотели им преподать, а затем сами вступали в дискуссию".

— Какой из авиационных моторов лучше? — спросил как-то Сикорский одного из компетентных авиаторов, который уже успел "нарубить много дров". (На языке авиаторов того времени означало: "разбить много самолетов".)

— Хороших моторов нет! — ответил тот без тени сомнения.



"Фарман IV" — один из первых бипланов.

Передо мной стопка подшивок очень старых журналов. Раскрываю журнал с занятным названием «Летун». Обложка разрисована летающими «блерио» и «фарманами», 1913 год. Читаю.

Оказывается, привычные теперь русские слова летчик, самолет не сразу утвердились в нашей речи. Журнал, например, предлагал аэроплан назвать летуньей, а авиатора — летуном!

Конечно же, эмоциональные пионеры летания не могли предвидеть, что летунами в будущем станут называть субъектов, «летающих» с завода на завод. И с чистосердечностью младенца «Летун» высказывался таким образом:

"Летун Барановского, летунья Можайского — вот имена, которые давались летательным машинам их изобретателями, людьми, как известно, всегда возвышенного настроения… Жаль, что вместо слова летун в войсках вводится слово летчик, скрашивающее удаль полетов и воздушное настроение".

Пионеров летания вполне можно понять, если представить себя Человеком, миллион лет смотрящим с завистью на полет Птицы и вдруг взлетевшим на самодельных крыльях, да так, как он вечно летал лишь в грезах и во сне.

Именно в этом эмоциональном накале впервые взлетевшего и пребывает журнал «Летун», говоря:

"Но человеку мало сказать, что он правит летающей машиной: для него главное — его стремление летать, — и он по закону возвышенного обмана смело утверждает, что он летает, и, конечно же, прав!"

Поразительно! Такая тонкость восприятия полета теперь

никому и в голову не приходит!

Любопытно, что даже пилотки — портативные и удобные головные армейские уборы, имеют свою занятную историю.

Сперва их называли перелетками. Появились они в авиации в мировую войну и были введены как предмет форменной одежды летчиков на случай вынужденных посадок… Действительно, очень удобная вещь, при случае ее можно легко спрятать в карман. Приземлился где-нибудь вне аэродрома, остался цел — снимай громоздкий шлем, надевай перелетку — и авиатор хоть куда!

Но пилотка оказалась предметом зависти всех авиаторов, сидящих на земле. А ведь известно, как в молодые годы хочется пофасонить!

Вольноопределяющийся 1-го авиапарка Н., собираясь как-то в отпуск и желая покрасоваться в пилотке перед девицей, придумал одну хитрость. Он отправил своему командиру авиапарка телеграмму с приказанием изготовить и ввести полетные шапочки для всех авиаработников. Телеграмму подписал своим именем «Александр», полагая, однако, что на месте ее расценят подписанной великим князем Александром, тогдашним шефом авиации.

Оно так и вышло. Впоследствии подлог этот выяснился, но пилотки уже носили все.

Часть вторая. Первый аэропорт советской России

1. Зарайск-Москва

Зарайск начала 20-х годов с "птичьего полета".

Как часто я видел с воздуха Зарайск! Я никогда не был в Зарайске, но каждый раз, разглядывая его сверху, улыбался в душе его удивительно поэтичному, как мне казалось, неземному названию — Зарайск!

В сороковых годах к Зарайску где-то совсем близко примыкала наша зона испытательных полетов, и мы имели возможность часто любоваться этим милым обетованным уголком земли. Должно быть, там, внизу, уживались рядом труд с ленью, радость с горем, сонный змей — равнодушие — с ревностью, дочерью любви, а нам со своей высоты все было неведомо, нам Зарайск казался неизменно ярким во все времена года и таким счастливым.

Особенно хорош был этот городок после дождя при солнце. Весь умытый, пышно зеленый на холме, с извилистой речушкой, с ослепительным блеском разноцветных мокрых крыш, с белеющими колокольнями на пригорках. Великолепен с воздуха Зарайск после дождя, обласканный любвеобильным солнцем.

Может быть, теперь молодежь Зарайска и не знает, что когда-то, на заре Советской власти, в городке действовала Практическая летная школа. Школа первоначального обучения полетам, готовившая «полуфабрикат» для Высшей школы красвоенлетов, которая была в ту пору на Ходынке, в Москве.

Может быть, молодежь Зарайска и не знает, что на заре Советской власти в Зарайской летной школе учились будущие красные орлы, герои, асы.

Школа просуществовала в Зарайске недолго, но успела сделать большое дело. В начале 1922 года ее перебазировали на Качу. Осталось ли в Зарайске что-либо от этой школы? Помнят ли зарайчане, что здесь учились летать, и не безуспешно, достойные сыны Отчизны? Полагаю, что да. Правда, Зарайск я видел лишь с высоты, и он мне казался безукоризненно прекрасным.

От ветеранов я слышал, что, учась летать в гражданскую войну, они были полны дерзновений покорить воздух. Но учиться было тогда очень даже нелегко. Зарайская школа, например, до середины 1921 года не снабжалась из центра. Значилась как бы на "подножном корму".

Да и удивляться не приходится — кругом был голод.

Так что будущим "красным орлам" в поисках хлеба насущного приходилось выбираться на развалюхе-грузовичке в отдаленные деревни с самодеятельными концертами.

Выступления агитбригад зарайских летчиков встречались с неизменным интересом. Особенный успех выпадал на долю парней, которым по ходу пьесы приходилось исполнять женские роли. Словом, перед тем как подать к столу хлеб и картошку, нужно было заработать их своим искусством. А хлеб нужен был, чтобы в полете не кружилась голова.

И одеты будущие летчики были очень скудно. Летная форма представляла собой брезентовую робу, очень походившую на спецовку пожарников.

Чтобы представить летную обстановку зарайской школы, обратимся к снимку, который любезно предоставил Иван Фролович Козлов. С Козловым нам предстоит познакомиться довольно обстоятельно, поскольку он один из героев этой книги.

Группа курсантов Зарайской авиашколы, 1921 год.

1921 год. На снимке группа учлетов зарайской школы вместе с инструктором Леонидом Миновым у самолета «Фарман-20». На борту машины — эмблема группы — белая чайка. Минов сидит в центре. Козлов — слева первый.

Летали тогда в авиации, и особенно в школах, рано утром и поздно вечером, когда атмосфера становится спокойной.

Однажды группа Минова после окончания утренних полетов ремонтировала мотор своего учебного биплана. Работа проводилась под руководством инструктора, который сам, засучив рукава брезентовой летной робы, отверткой и ключом регулировал зазоры толкателей клапанного механизма. Мотор был закреплен на плите у верстака, вся группа теснилась вокруг мотора, да и вообще в самолетном ящике-мастерской было тесновато.

Тут кто-то из позади стоящих проговорил:

— Товарищ инструктор, к вам хочет обратиться…

— Кто там, пусть подойдет, — не прерывая работы, буркнул Минов, сосредоточенный в работе.

Учлеты расступились, и вошедший — коренастый парень, очень загорелый, крепкий, на вид уже бывалый, потому что на нем красовалась кожаная куртка не из новых, доложил:

— Курсант Козлов явился к вам для прохождения обучения полетам.

— Так… Ладненько. А что вы умеете делать, какова ваша специальность?

— Я моторист, — последовал обрадовавший всех ответ. Козлов тоже расплылся в добродушной улыбке.

— Тогда включайтесь в работу и попутно расскажите, нам о себе.

Козлов скинул с себя куртку, с которой, по-видимому, привык обращаться на «вы», и взялся за ключи.

— Значит, так, — начал он довольно уверенно для первого знакомства, — зовут меня Иваном, но Иванов много, поэтому на фронте братва больше меня Фролычем звала, чтоб заметней… Это по отцу, значит.

— На каких фронтах были и где служили? — спросил Минов.

— Служил в гидроавиации… Был на южном, под Николаевом на Черном море; на восточном — действовали по Волге. На летающих лодках Григоровича, значит, на М-5 с «мопосупапом» и на М-9 с «сальмсоном»… Такая оказия.

— Ну а в переделках приходилось бывать?

— Не без этого, — солидно произнес Фролыч и показал одному из курсантов, что тот может сорвать резьбу. Возникла пауза. Теперь уже слышались только легкие постукивания ключей и полоскание в бензине болтов и гаек.

Гидроплан М-5 конструкции Д.П.Григоровича.

— А вот что было на врангелевском: думали, прядется рыб кормить… — снова заговорил новичок. — Однажды вылетели мы с летчиком на разведку в море, ушли довольно далеко от берега, увидели неприятельскую флотилию, и тут, как на грех, сдал мотор, и пришлось садиться на глазах у беляков в море… Летчик, сколько мог, тянул к берегу, но, когда сели, ветер погнал нас от берега навстречу кораблям. До них было миль десять, и один

эсминец пошел навстречу нам.

Мы с летчиком полезли на мотор. К счастью, дело оказалось только в дюритовой трубке подачи бензина. Я ее подрезаю, чтобы снова насадить на медную трубку, а руки трясутся, черт их возьми! Сделал, затянул хомут, кричу летчику: "Подкачай!"

Взялся я за винт и тут слышу над башкой: «жи-и-и» — снаряд! Должно быть, с крейсера по нас стали бить из шестидюймовки… Первый, конечно, — перелет, но что там дальше будет? И, как назло, не идет мотор! Контакт? Есть контакт! Опять разрыв. Мимо… А тут не устоишь никак — волны бух да бух в лодку: все всмочку. Мокрое это дело — гидроавиация, доложу вам.

— Ну и что же? — сгорал от нетерпенья кто-то из курсантов.

— Я вот здесь с вами, — значит, взлетели, — резонно заметил Фролыч, действуя ключом. — Еще раз развернулись к эсминцу!.. Ах, как жалко было, что ни одной бомбы не осталось!..

А еще был такой случай, — продолжал он, — летим мы на М-5 зимой вдоль Волги, и тут забарахлил наш «моносупап», собака его съешь!.. Вижу, дела такие, кричу летчику — летели мы с Михалевым, может, слышали, товарищ инструктор? Нет? Так я ему кричу, мол, валяй ближе к деревне!

Плюхнулись за околицей на снег. Снег неглубокий. Я — к мотору. Черт! Полетело коромысло клапанного механизма. Тут набежали бабы, ребятишки. Спрашиваю: "Где кузнец?" — "Вона!" — показывают. "А белых у вас нет?" — "Нету, нету!"

Ну, в общем, отковал я вместе с кузнецом нечто похожее на коромысло да и поставил на мотор. Ничего, запустился. Притоптали мы снег да и взлетели…

— Как, на лодке со снега? — удивился кто-то из курсантов.

— Если неглубокий снег, морозный — великолепно можно!

— Ну что ж, спасибо за рассказ. Видать, вы молодчина! — сказал Минов, выпрямляясь. Стал вытирать ветошью руки. Когда последняя гайка была затянута, сказал свое обычное: — Ну вот и ладненько. Давайте ставить на «фарман».

Дело было к обеду, и дул уже порывистый ветер.

Когда мотор поставили на самолет, Минову все же, несмотря на возможную болтанку в воздухе, захотелось его опробовать в полете. Минов уже сидел в кабине, и мотор был запущен, тут Козлов потянулся к нему:

— Разрешите, товарищ инструктор, слетать вместе с вами?

Минов решил — это хорошо, что новенький так рвется в воздух, и взял его с собой.

Тихоходный биплан «фарман», с двухместной кабиной перед крыльями и мотором с толкающим винтом позади, с фермой вместо фюзеляжа так швыряло разыгравшейся дневной

болтанкой, что «новичку» пришлось держаться обеими руками за борта.

Перед сборкой самолетов в полевых условиях на одном из фронтов гражданской войны.

Минов решил еще пофасонить. В молодые годы трудно не поддаваться пижонству. Да и неудивительно: инструктору ведь шел лишь двадцать четвертый год. Достаточно было и самоуверенности, и «перца».

Желая понаблюдать за выражением лица будущего ученика, инструктор смело «загнул» очень крутой вираж. Просвечиваясь на солнце так, что были видны все «косточки» — лонжероны и «ребра» — нервюры, две плоскости биплана как бы уперлись креном в меловой круг, что был в самом центре поля.

Каждый из двух в кабине был занят. «Новичок» смотрел вниз на крылья и на землю, инструктор внимательно наблюдал за выражением лица «новичка», надеясь уловить момент, когда тот струсит.

Но получилось совсем иначе.

Когда самолет очень сильно тряхнуло порывом ветра, Минов инстинктивно двинул управление на вывод из виража — и обмер!

Самолет сорвался в штопор.

Забыв о своем «новичке», инструктор напряг всю волю, чтобы прекратить вращение падающей машины. И самолет, к счастью, сделав полтора витка, перешел в пикирование. Когда он вышел в горизонтальный полет, до земли оставалось всего с полсотни

метров!

Вывел Минов машину из штопора, как сам говорит, случайно. Еще бы пару-тройку секунд — и не миновать им катастрофы! Ошарашенный летчик сперва несся вперед по прямой. Лишь чуть придя в себя, включил мотор, приосанился и пошел на посадку.

Вылезая из кабины, Минов напустил на себя хмурь, чтобы спрятать смущение… А «новичок», ничего не поняв, выскочил в великолепном настроении и обратился к Минову:

— А спиралька, товарищ инструктор, получилась — во! — Для выразительности Козлов вытянул вперед кулак с задранным вверх большим пальцем.

Минов только улыбнулся. А потом не раз рассказывал и про «спиральку» и про своего ученика Ивана Фроловича Козлова.

После предварительного обучения в Зарайской школе Козлов прибыл в Московскую высшую школу красвоенлетов. Здесь, на Ходынке, он оказался в группе инструктора Якова Георгиевича Пауля.

Редкой души, чуткий, добрый человек и прекрасный инструктор-летчик, Пауль никого из учеников не отчислял. Терпеливо, никогда не повышая голоса, он летал с учеником до тех пор, пока не добивался от него точного пилотирования сложным и капризным самолетом «дейчфор».

"Я могу распределить своих учеников на лучших, средних и отстающих, — рассуждал Пауль, — поручусь ли я, что мой расклад так и останется за ними навсегда? Кто мне докажет, что из Петрова не выйдет позже великолепный ас? Верно, Селезнев освоился с ручкой управления несколько раньше, но у Петрова комплекс человеческих качеств выше — сильнее воля, выдержка, принципиальность… И потом: изгнав Петрова, не разобью разве я ему сердце?"

Другие инструкторы любили Пауля, но считали его добрейшим чудаком, чуть ли не Дон-Кихотом. К тому же он и внешне похож был на Дон-Кихота, высокий, худой.

Что же касается учеников — те, естественно, души в нем не чаяли и за теплый взгляд его лезли из кожи вон.

Ранним утром, завидев издали Якова Георгиевича, группа выстраивалась у своего самолета, готовая рапортовать, что самолет и мотор исправны, что управление и все узлы осмотрены и что сами они здоровы и полны решимости летать.

Пауль выслушивал все это по своему обыкновению с теплой улыбкой в глазах, не напуская на себя ни малейшей важности, столь обычной в подобных обстоятельствах. Затем здоровался негромко. Он вообще никогда не говорил громко. Ученики же, напротив, звонко и весело орали ему в ответ:

— Драсте!

Оглядев их, Пауль говорил: "…Так. Это хорошо, что нет больных. Я вижу по вашим лицам. Прекрасно… Ну-с, с кем же из вас сегодня мы начнем летать?"

Потупив взоры, курсанты молчали. Тогда Яков Георгиевич, как бы вспоминая что-то, говорил:

— Тогда вот что… Давайте начнем, пожалуй, с вас Козлович.

Надо пояснить, что Пауль избрал для себя своеобразную манеру обращения к своим ученикам: называя их по фамилии, он добавлял суффикс «ич», и становились они Козловичами, Петровичами, Поповичами и так далее

Группа инструктора-летчика Пауля в Высшей московской школе. 1922 год. В центре — Я. Г. Пауль, крайний справа — Л. Г. Минов..

Отдавал ли себе отчет Пауль в том, в силу какого наития он назначает каждое утро в первый полет того или иного ученика? Трудно сказать. Однако совершенно очевидно другое: учлеты отлично знали, кого из них он изберет в следующее утро. Более того, эти плуты — а в данном случае их и назвать-то иначе нельзя — сами регулировали дело так, что инструктор назначал обязательно того, чья, по общему мнению, наступала очередь на право первого полета.

И делали они это так.

Заметив вдалеке вышагивающего журавлиной походкой Пауля, старшина группы кричал:

— Становись строиться! Попов, сегодня твоя очередь. Шагай!

Тропинка вдоль забора на Ходынке, по которой шел Пауль, делала крюк к одинокому строению. Следуя по тропинке, Яков Георгиевич непременно отклонялся от прямого пути и на минуту заходил сюда. А там его уже поджидал один из его учеников, которого Яков Георгиевич по своему странному капризу избирал всегда первым в утренний полет.

— Ба, это вы, Попович! — будто бы удивлялся инструктор и, принимаясь за несложное, но необходимое перед полетом дело, добавлял: — Доброе утро!.. Как спали?

— С добрым утром, Яков Георгиевич! Превосходно! — отвечал с деланным смущением ученик.

Из туалета они выходили уже вместе и перебрасывались словами о каких-нибудь пустяках. Когда приближались к самолету, ученик вырывался вперед, чтобы встать в строй, а инструктор, приняв рапорт и поздоровавшись, начинал со своего утреннего вопроса:

— Ну-с? С кем же из вас сегодня мы начнем летать?

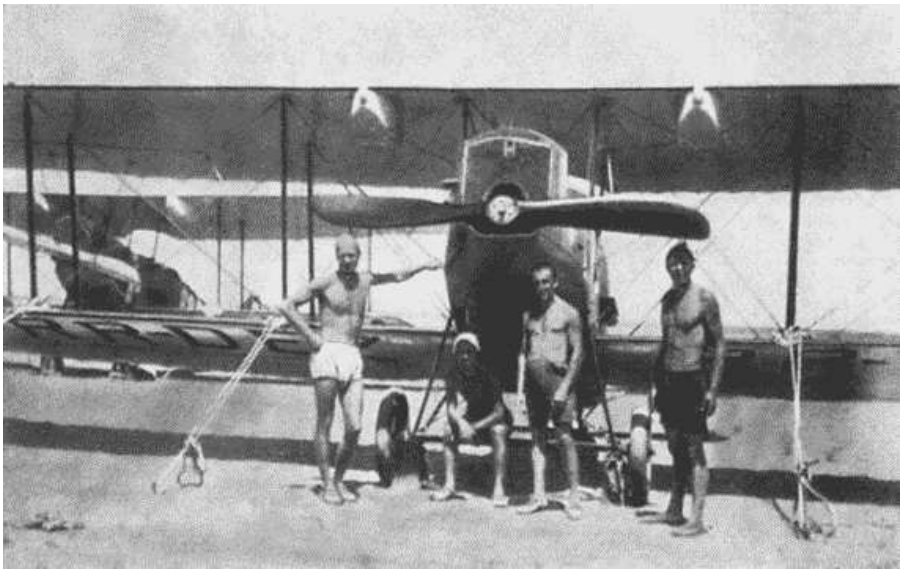
И пока все хитро рассматривали под ногами траву, он вспоминал что-то и произносил:

— Тогда давайте начнем, пожалуй, с вас, Попович.

— Есть! — пряча лукавую улыбку, вытягивался Попов. Он шустро вскакивал на нижнее крыло «дейчфора» и оттуда уже перешагивал в кабину.

В часы отдыха на аэродроме, во время заправки самолета, Яков Георгиевич мог углубиться в чтение книги или толстой тетради. Дело в том, что, обучая других искусству летания, Пауль сам продолжал учиться на вечернем отделении Тимирязевской академии, куда вскоре после гражданской войны сдал экстерном.

Когда друзья его спрашивали: "К чему это тебе?" — он отвечал: "Может, пригодится, когда кончу летать".



У самолета «Конек-Горбунок». 1925 год. Средняя Азия. Борьба с саранчой. Слева — летчик Я. Пауль, справа — механик М. Водопьянов.

И пригодилось. Но об этом рассказ позже.

После расформирования Московской школы в 1925 году Пауль уехал в Среднюю Азию травить саранчу. Он летал там на легком самолете «Конек-Горбунок», и механиком у него был в это время Михаил Васильевич Водопьянов. На одном из снимков мы видим и летчика, о котором идет разговор, и его механика, прославленного впоследствии нашего полярного летчика — покорителя Северного полюса. Оба они стоят у «Конька-Горбунка», с которого распыляли яд, летая взад-вперед на высоте десяти метров над мириадами кишащих, все пожирающих на своем пути крылатых насекомых.

В конце двадцатых годов Яков Георгиевич пришел работать в «Добролет» и стал летать на пассажирском "Юнкерсе Ю-13" на линии Москва — Ташкент. В одном из рейсовых полетов у него произошел случай необычайный.

Пауль вылетел утром из Джусалы и взял курс на юг. Вслед за ним и по тому же маршруту на другом «юнкерсе» вылетел летчик Шварц.

Шварц любил «побалагурить». И когда оба самолета летели на параллельных курсах, он все подходил поближе, пристраивался. Пауль уклонялся от его «ухаживаний», понимая, что все развлечения на пассажирских самолетах ни к чему, особенно когда на борту есть люди.

Радиосвязи тогда не существовало, Пауль не мог сказать

Шварцу, что он о нем думает, и Шварц в конце концов подошел к самолету Пауля совсем близко, идя позади и выше. В этот момент Пауль его видеть уже не мог. К несчастью, случилось так, что и Шварц на мгновение потерял из глаз Пауля — «юнкерс» Пауля оказался точнехонько под ним.

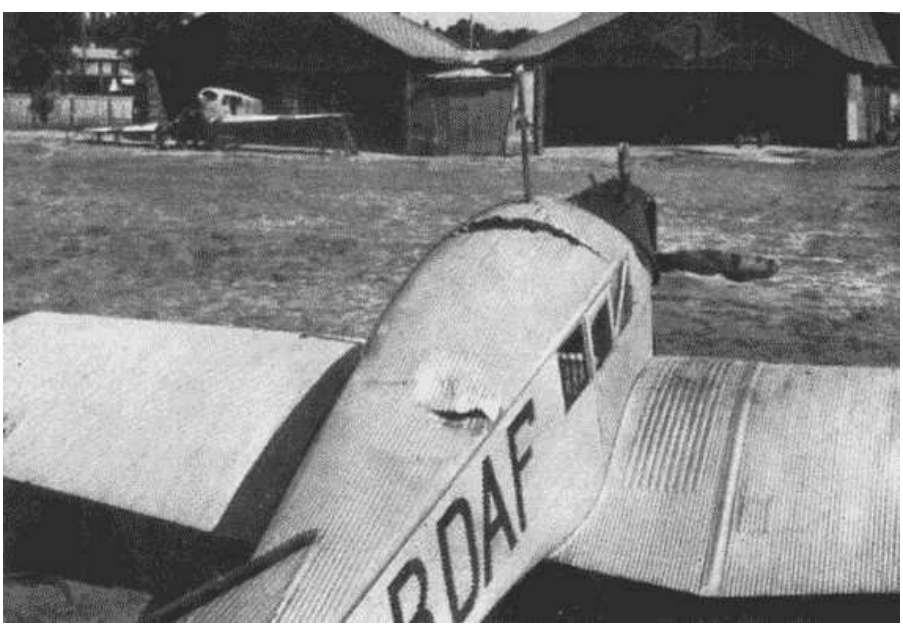
Вдруг Пауль почувствовал позади себя страшный удар и вслед за ним услыхал раздирающий душу жестяной скрежет. Затем над головой летчика резко взревел мотор другого самолета…

Пауля шибануло вниз. Он спустился совсем низко, но, обнаружив, что самолет все же управляем, решил не садиться в песках, а продолжать полет на небольшой высоте.

Так он и добрался до Ташкента.

Что же произошло у Шварца?

Потеряв под своим самолетом машину Пауля, он, по-видимому, стал суетиться и допустил еще снижение… И тут он явственно почувствовал удар своего самолета о другой самолет. Вне себя от ужаса, он схватил штурвал на себя, чтобы взмыть вверх, и это ему, к счастью, удалось. Но за тот миг соприкосновения самолетов пропеллер Шварца успел «пропилить» потолок салона в самолете Пауля; кроме того, колеса верхнего самолета тоже оставили на спине фюзеляжа глубокие вмятины.



Пассажирский самолет «Юнкерс» Ю-13 линейного летчика Я. Г. Пауля, поврежденный в воздухе винтом и колесами другого самолета.

Если бы у Шварца был обыкновенный, как тогда бывали на всех самолетах, деревянный пропеллер, он бы, конечно, разлетелся в куски, и это привело бы к неизбежной катастрофе обоих самолетов. Но надо было случиться такому совпадению!.. Из сотен других самолетов незадолго до этого именно на самолет Шварца был установлен опытный металлический винт. При столкновении этот пропеллер выдержал, уцелел, только распилил сверху частично фюзеляж Пауля.

В этот злополучном полете летчик Шварц и дальше проявил себя незавидным образом: перепуганный насмерть, он и не попытался проследить, что же случилось с самолетом товарища, а без оглядки помчался вперед, неизвестно на что рассчитывая.

У Пауля в салоне летел единственный пассажир — крупный деятель ГПУ… Каково ему было в тот момент? Он вдруг увидел, как в полуметре от его лица с грохотом проламывается потолок и вниз опускается, сверкая металлическим блеском, бешено вращающийся нимб пропеллера!.. Будто чудовищных размеров циркулярная пила!.. Нарочно не придумаешь!

Но через мгновение эта "**пила**", надрезав крышу, ускользнула вверх.

А пассажир Паулю попался удивительно спокойный. В полете он не поднялся со своего места, не потревожил летчика запиской. Когда прилетели на аэродром, он вышел из машины и сказал:

— С сожалением, товарищ Пауль, увидел, как вас отрезают от меня… Ладно, думаю, поглядим, что дальше будет.

— Вам бы в летчики, — улыбнулся Пауль. — Такому спокойствию позавидуешь.

— На моей работе тоже нужны крепкие нервы, — возразил пассажир.

— Полагаю, что да! — согласился Яков Георгиевич.

2. Первый комендант

Я раскинул веером на столе листки бумаги. На них сделаны выписки из хроники ранней Ходынки. Вот, например:

"Никому не секрет, что наш родной красный Воздушный Флот стоит на краю полной гибели: новых самолетов почти не поступает, ремонтировать старые больше нельзя, немногие трофейные, захваченные у контрреволюционеров, тоже все скоро выйдут из строя".

("ВВФ",[1]1921)

На одной из карточек перепечатан текст объявления:

"Готовится к выходу в свет книга "Отчего гибнут летчики?". Авиационные катастрофы, их причины и меры к их предупреждению. Пособие для летчиков, наблюдателей, мотористов, конструкторов и пр.".

("ВВФ", 1921)

И чтобы не показалась подготовка к выходу в свет такой книги неосновательной, есть и такая выписка:

"Данные статистики утверждают, что средняя продолжительность жизни летчика 2 года, после которых или смерть, или потеря «сердца», то есть смелости и хладнокровия".

("ВВФ", 1920).

А к статистике проникаешься еще большим уважением, читая такое сообщение:

"Красный военный летчик А.Д.Ширинкин, о чьих подвигах у нас не раз сообщалось, делая на «ньюпоре» штопор на малой высоте, врезался в землю. У летчика сломана нога и констатированы ушибы лица и тела, неопасные для жизни". Это он, Алексей Дмитриевич Ширинкин, упал во время авиационного праздника на Ходынке в 1920 году. И, как рассказывали ветераны, когда его извлекли из обломков машины и отправляли в больницу, он, рыдая, повторял одну и ту же фразу:

— Погиб красный воздушный ас Ширинкин!

Здесь он допускал преувеличение лишь относительно своей гибели. А то, что был действительно выдающимся красным летчиком-истребителем, сбившим во время гражданской войны несколько вражеских самолетов, не вызывало ни у кого сомнения.

Что же касается других событий во время авиационного праздника на Ходынке, мы можем о них узнать хотя бы из таких фрагментов:

"Во время пробного группового полета над Ходынкой у наблюдавшего за полетом постового милиционера выпала из рук винтовка, и раздавшимся выстрелом убит прохожий".

Можно себе представить, как этот милиционер был ошеломлен всем происходящим в небе!..

"В качестве пассажиров в полетах и подъемах участвовали члены конгресса III Интернационала, ряд видных советских деятелей, в том числе редактор «Известий» ВЦИК тов. Ю. Стеклов, а также много лиц из публики".

И тут, правда, не обошлось без жертв:

"Делегатка III Интернационала Августилия Оссен, попав под спускающийся самолет «вуазен», получила сильный удар в голову…"

Сама по себе традиция празднования Дня Воздушного Флота возникла не случайно. По этому поводу "Вестник Воздушного

Флота" писал в 1920 году:

"2 августа, в Ильин день, когда мифический пророк Илья в огненной колеснице был взят на небо, люди воздуха празднуют свой традиционный праздник…

Никаких мотивов религиозного свойства в почитании пророка Ильи среди тружеников Воздушного Флота, конечно, не было, и лишь вопрос подобия в способах сообщения побудил приурочить свой праздник к этому дню".

Поразительный магнетизм летания! Магнетизм, зачаровавший летанием целые семьи и поколения. И это несмотря на то, что восторги летания — увы, такова диалектика — несли в себе часто, даже слишком часто, трагический конец.

Обо всем этом я вновь подумал, когда в начале февраля 1970 года ко мне на работу пришла Валентина Григорьевна Смирнова.

— Я дочь красвоенлета Смирнова, — сказала она скромно, — знаю, что вас интересуют судьбы авиаторов. Я захватила с собой старые фотографии, некоторые документы моего отца, очень дорогие нашей семье. Может быть, они вас чем-то заинтересуют? Простите, мне очень захотелось рассказать о своем отце. Я выросла без него, бесконечно его любя и гордясь им.

— Ваше лицо мне кажется знакомым, — сказал я.

— Да, я бывала в тридцатые годы на Коктебельских планерных слетах. Мой муж — известный летчик-рекордсмен, вы его знаете…

— Давно ли вы работаете у нас в институте? — поинтересовался я.

— Несколько лет. Вся жизнь моя связана с авиацией. Счастье и печали — все в ней и все от нее. — Она развернула пакет. — Отец мой, Григорий Сергеевич, — начала она, — в первые годы мирного строительства Советской власти был, очевидно, первым начальником Центрального аэродрома, что на Ходынке, в Москве. Как мне рассказывали мать и старшая сестра и как я еще помню из разговоров товарищей отца, он много сил и энергии отдал строительству Центрального аэродрома, приводя его в годное состояние для открытия регулярных линий воздушных сообщений. Вот часть его записки в Совнарком:

Первый комендант Центрального аэродрома авиатор Г.С.Смирнов. 1915 г

"К работам первой очереди, подлежащим выполнению в ближайший строительный сезон (1921 год), необходимо отнести:

1. Закрытие дорог через аэродром, с постановкой заборов, ограждающих доступ на поле, и с устройством заменяющих их дорог у Всехсвятского и со стороны Солдатенковской больницы, засыпку канав, ям и рвов, снятие бугров на аэродроме с устройством дренажа для отвода воды. Вообще планировку всего поля для полетов.

2. Устройство сигнальной станции на аэродроме для управления полетами и круга для спуска самолетов, прилетающих из полета вне аэродрома…"

А здесь на фотографиях трофейные танки. Тракторов тогда не было, и отец применил танки «рено» и «рикардо» на земляных работах. Если вас заинтересуют подробности, — продолжала Валентина Григорьевна, — можете почерпнуть их из статьи отца "Первый воздушный порт России", опубликованной в январском номере "Вестника Воздушного Флота" за 1923 год. Этот старый журнал со мной.

А здесь на фотографиях трофейные танки. Тракторов тогда не было, и отец применил танки «рено» и «рикардо» на земляных работах. Если вас заинтересуют подробности, — продолжала

Валентина Григорьевна, — можете почерпнуть их из статьи отца "Первый воздушный порт России", опубликованной в январском номере "Вестника Воздушного Флота" за 1923 год. Этот старый журнал со мной.

Валентина Григорьевна полистала страницы, отыскала нужную и сказала:

— Здесь же, в этом номере, по грустному стечению обстоятельств под рубрикой "В последнюю минуту" сообщается и о гибели моего отца.

Я просмотрел обе страницы, и на лице моем, вероятно, отразилось печальное удивление.

Трофейные танки в 1922 году использовались для земляных работ на Центральном аэродроме.

— Он погиб 24 января 1923 года, — помолчав, сказала она, — при тренировочном полете на "сопвиче"-разведчике. Раньше он летал на других самолетах. В этот день тренировки начались к вечеру. Сперва отец полетел один, сделал вполне удачный полет, затем взял к себе на борт во вторую кабину военнослужащего, своего однофамильца Смирнова… Но, взлетая, отец, вероятно, забыл учесть изменение центровки и не перевел на другой угол стабилизатор самолета. На взлете «сопвич» стал сильно задирать нос — кабрировать — и с трудом набирал высоту и скорость.

Взлетел отец в направлении Петровского дворца. На высоте ста метров, как раз над шоссе, мотор его стал «чихать» — возможно, перегрелся или по другим причинам. Самолет окончательно потерял скорость и свалился в штопор.

В это время — нужно было случиться такому жестокому совпадению! — по Петроградскому шоссе проходила моя мать со старшей сестрой — мы жили тогда, как и многие семьи

авиаторов, в районе Петровского парка. Гибель отца произошла у матери и сестры на глазах… Даже сейчас мне трудно говорить об этом потрясении: мать обожала отца, сестре было лет пятнадцать.

Потом со слов пассажира рассказывали, что отец успел крикнуть: "Погибаем!"

Далее пассажир потерял сознание и очутился с переломом ног в больнице. Отец был убит на месте.

Валентина Григорьевна оставила мне пакет.

Я разложил на столе множество пожелтевших фотографий.

Ну вот это, конечно, он, авиатор Григорий Смирнов. 1915 год. Только что окончил Качинскую школу, получил звание военного летчика и решил сфотографироваться перед отправкой на фронт: "Кто знает, суждено ли вернуться?" Он стоит у своего моноплана "ньюпор с ложкой". На Смирнове авиаторская каска, толстый шарф. «Ньюпор» весь в проволочных расчалках, проволока тянется даже к мотору. Перед колесами шасси — длинная лыжа — «ложка», как ее принято было называть. Ее назначение — предохранять пропеллер при неудачных посадках.

Еще один снимок: Севастопольская Качинская летная школа того времени. Несколько низких белых строений в один ряд в бескрайней степи. Вид с птичьего полета: на первом плане крошечные ангары, возле них самолеты; их даже не сразу приметишь — так они малы.

Перебираю снимки, как археолог черепки амфоры, извлеченные из земли. Хочу удостовериться в материальности предметов. "Да, это подлинные свидетельства своего времени!" Становится чуть не до слез жаль, что все эти прозрачнокрылые самолеты безвозвратно потеряны для нас, для потомков. Все эти «этажерки», через которые пришли мы в конце концов к космическим полетам, невозможно увидеть и потрогать руками ни в одном нашем музее.

Красвоенлет, ас гражданской войны Г.Сапожников.

Коротка была летная жизнь Григория Сергеевича Смирнова.

Военную службу он начал в 1914 году рядовым, попав в авиационную роту. Через год после окончания Качинской школы был направлен на фронт. Во время выполнения воздушной разведки в 1916 году самолет его был сбит артиллерией, и раненый Смирнов попал в плен к немцам.

В плену большевик Смирнов повел среди военнопленных агитационную работу, организовал группу коммунистов. В январе 1918 года ему удалось через Швецию вернуться в революционный Петроград. Вскоре Григория Смирнова избирают в Совет рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов. В марте того же года добровольцем он ушел в Красную Армию.

Всю гражданскую войну Григорий Сергеевич воевал в воздухе. Он проявил себя не только боевым авиатором, но и преданным делу революции коммунистом и крупным военачальником.

В связи с новым назначением в Москву, на Ходынку, Смирнов, прощаясь с товарищами, с которыми прошел гражданскую войну, вот как оценивает работу красной авиации на фронтах гражданской войны:

"Приказ № 52 от 28 ноября 1920 года.

…Первые бои за завоевание Революции Заволжья были 14 апреля 1918 года вблизи станции Ершово Р. У. ж. д., и здесь красные орлы Рабоче-Крестьянского Воздушного флота совместно с молодой Красной Армией показали, что дело Революции, дело

защиты рабочих и крестьян находится в верных руках. Лихие воздушные разведки, систематическая доставка точных сведений расположения противника, постоянная связь тыла и фронта были первой задачей отделения 40 (18-го) Авиаотряда, выдвинутого на указанный фронт.

Результат быстро сказался. Красная Армия пошла верными шагами вперед, и этот путь беспрерывно освещался доблестными красными летчиками.

Несмотря на то, что наши впоследствии увеличенные Красные Авиационные отряды, безусловно, во всем терпели недостаток, и особенно в авиационном бензине, который в скором времени отсутствовал абсолютно, несмотря на это, ум молодых революционеров, их преданность делу все же вывели из критического положения Красную Авиацию. И при отсутствии лабораторий, необходимых сложных опытов все же были изобретены так называемые «подогреватели», и при помощи их Красная Авиация успешно заработала на удивление врагов революции с еще большей энергией, используя различную смесь (эфира и спирта. — И. Ш.).

В скором времени раздробленные Красные отряды были сорганизованы в мощную 4-ю Красную Армию, а Авиационные отряды превратились в грозный воздушный флот этой армии. Будучи в то время начальником этого флота, не могу не указать на последние бои, которые закончили нашу победу над врагом под Гурьевом, где он позорно был разбит наголову. В наших руках оказались многочисленные трофеи, в том числе самолеты и моторы.

Уральские поля и вообще все Заволжье обильно залито кровью Красных героев. Пусть памятным навсегда останется в Воздушном Флоте случай с летчиком Коваленко, который погиб верной и честной смертью коммуниста в Лбищенске. Так же памятна пусть будет смерть летчика тов. Артамонова, который за неоднократные побеги из вражеского стана после пленения был зверски замучен и расстрелян. Красный Воздушный флот Заволжья вместе с доблестной Красной Армией закончил свой беспримерный путь служения всему человечеству мощными и победными звуками «Интернационала».

В бытность мою замначвоздухфлота Туркфронта все взятые трофеи были в срочном порядке отремонтированы, и самолеты и моторы отправлены на Врангелевский фронт, где и сослужили свою службу.

В заключение, принося от лица службы всем моим товарищам по работе, по формированию аэрокомендатур искреннюю благодарность, надеюсь, что служение мирному строительству и

культурному применению наших сил так же будет примерно, как служение на бывших Красных фронтах.

П. п. Уполномоченный Главного управления
Воздушного флота республики, красный
военный летчик Смирнов,
военком Миллер".

3. Испытатель поневоле

В авиационной хронике за 1920–1921 годы кое-что сообщалось о «Комте».

"Комиссия тяжелой авиации уже приступила к работе. В нее входят тт. Ремезюк, Кугашов, Носов, Панкратьев, Башко, Александров, Моисеенко и три представителя комиссии ВСНХ".

"Уже в 1920 году был разработан проект триплана «Комта»… В Сарапульских мастерских приступлено к опытной постройке одного корабля под руководством представителя «Комты».

Затем, уже в 1922 году, хроника сообщила:

"Под управлением кр. воен. летчика Ремезюка триплан в середине мая предпринял пробные взлеты, продолжительность коих не превысила 20 секунд. О дальнейших полетах аппарата сведений пока не поступило".

("ВВФ", 1922)

Триплан «Комта». 1923 год.

Триплан «Комта» — крупный аэроплан с крыльями в три ряда, одно над другим, — получил название от Комиссии тяжелой авиации.

Потом в журнале появился снимок «Комты», при взгляде на который трудно отделаться от впечатления, что первый опыт коллективного творчества вылился и весьма сложное и громоздкое сооружение.

В юности я кое-что читал о Томашевском. Знал, что это был отважный красный военный летчик, герой гражданской войны. В приказе по Самаро-Уфимскому фронту от 12 августа 1919 года говорилось, что Томашевский Аполлинарий Иванович за "проведенные по заданию штаба фронта глубокие разведки в тылу противника, доставку о нем ценнейших сведений, за смелые налеты и умелую бомбежку награждается орденом Красного Знамени".

Тогда же я узнал, что Томашевский после гражданской войны стал одним из первых советских летчиков-испытателей и что эту свою деятельность он начал с испытаний «Комты».

После первых осторожных попыток Ремезюка взлететь на «Комте» в мае 1922 года возникла неожиданная и несколько обидная для почтенной комиссии конструкторов проблема: никто из летчиков не хотел браться за испытания этой во многих отношениях нелегкой машины. Летчики ходили смотреть на новоявленный, очень громоздкий триплан, удивлялись, но никто не решался испытать эту, как они ее быстро окрестили, «дуру».

И тут в Москву приехал Аполлинарий Иванович Томашевский. Он успел поработать где-то на Севере, возвратившись с фронтов гражданской войны. На Севере у него произошли какие-то неприятности личного порядка, в результате которых он задолжал крупную сумму денег. Деньги нужно было возвращать, а их у него не было. Как честный человек, сознавая отчаянность своего положения, он очень страдал, и друзья даже поняли, что он не видит для себя иного выхода…

Разумеется, они старались отвлечь его от мрачных мыслей, и тут кто-то предложил:

— Если уж суждено, отдай жизнь со смыслом: испытай «Комту»!

— «Комту»? Что это за зверь?

— Вот тебе раз! Ты еще не знаешь?.. Приходи завтра на аэродром — получишь удовольствие.

Велика сила человеческого любопытства. Не будь так любопытен человек, возможно, не было бы и прогресса. Не возбуди приятель в летчике любопытства — как знать, может быть, та ночь была бы для Томашевского последней.

Рано утром Томашевский появился у нового триплана. Три ряда высоко поднятых одно над другим полотняных крыльев, скрепленных между собой многими стойками и не одной сотней

метров тросов и проволок. Даже хвостовое оперение на «Комте» — «двухэтажное» — было опутано тросами. И, как бы продираясь, в них застрял огромный, брусковатый, тупоголовый фюзеляж.

Томашевский долго ходил вокруг триплана. Все в этом сооружении казалось ему громоздким, путаным, угловато-обнаженным. Даже моторы в своей неприкрыто трубчатой наготе будто застряли в паутине стоек и растяжек. Что касается шасси, то тут частокол подкосов упирался в огромнейшие лыжи, издали похожие на лапти.

Даже пребывая в своем мрачном настроении, Томашевский не сразу решился на испытания. Не меньше часа он «гулял» возле «Комты», не заговаривая ни с кем.

В конце концов Томашевский рискнул предложить свои услуги Комиссии тяжелой авиации.

Но какова людская натура!.. В минуты отчаяния он подумывал, как отправить себя в "лучший мир" совершенно безвозмездно, а тут, когда речь зашла об испытаниях странного аэроплана, он стал прикидывать, как бы не продешевить…

Как опытный летчик, Томашевский не очень верил, что ему удастся полностью закончить программу испытаний «Комты» в короткий срок. А рассчитываться с долгом надо было скорее.

— Я Томашевский, — представился он комиссии, — и готов испытать вашу "К о м т у". Только позвольте откровенно сказать, мною сейчас руководит не столько любовь к полетам, как материальный интерес…

— Вот как… — переглянулись члены комиссии. — Каковы, однако, ваши условия?

— Условия? — помедлил Томашевский. — Я хотел бы, чтобы все испытания были разделены на три этапа.

Комиссия посовещалась.

— Хорошо, пусть будет три этапа.

— И деньги, предназначенные за риск, тоже должны быть разделены на три равные части и выплачены немедленно после завершения каждого из этапов.

Комиссия без особых возражений приняла и это предложение.

— Позвольте только поинтересоваться, — спросил один из членов комиссии, — каковы ваши соображения относительно этих самых этапов?

— Ну это очень просто, — ответил летчик. — Всю программу разделим соответственно остроте риска. Чем дальше, тем риск меньше, согласны?

— Разумеется.

— Тогда давайте разобьем так: первый этап — подлет на высоту три метра. Второй этап — полет над аэродромом по кругу.

Третий и последний — все остальные полеты по программе. Так будет вполне разумно.

— Весьма! — протянул один из «работодателей». Другие его коллеги сильно помрачнели.

— Вот так, — как бы скрепил подписью свое заявление Томашевский. — На других условиях я не согласен, ищите другого.

Он повернулся, намереваясь уйти, и тут услышал:

— Хорошо. Мы принимаем ваши условия. Когда вы готовы приступить к испытаниям?

— Хоть завтра, — ответил Томашевский.

Краевоенлет А. И. Томашевский, испытатель «Комты».

Первый этап был относительно прост. Томашевский, порулив на «Комте», сперва побегал по аэродрому на ней взад-вперед и затем, разбежавшись против ветра с угла аэродрома, оторвался от снега метра на три. Взмыл, покачиваясь из стороны в сторону, и плюхнулся, как подгулявшая Солоха.

Все очевидцы на аэродроме закричали:

— Ур-р-ра!

Комиссии пришлось выплатить треть суммы, предназначенной на летные испытания. Ничего не поделаешь: уговор дороже денег!

Радость новоявленного испытателя была столь велика, что, получив деньги, он тотчас же решил устроить праздник. Тогда еще функционировал небезызвестный ресторан «Стрельня», и Томашевский решил отметить выполнение первого этапа именно в нем.

В «Стрельне» выступали в ту ночь цыгане. Увы, они-то и внесли «коррективы» в намеченные Томашевским благочестивые планы.

Словом, наутро денег нет, долг не возвращен и на душе все тот же мрак.

Делать нечего, нужно браться за второй этап испытаний — за полет вокруг аэродрома.

Тут уже собрался весь авиационный люд Ходынки.

Не буду кривить душой, скажу прямо: перед сложным полетом, перед первым полетом на новом, еще не летавшим аппарате всегда в душе беспокойство. Оно, правда, мгновенно проходит, как только дашь двигателям полные обороты, как только самолет ринется вперед и все быстрей начнет отбрасывать назад стыки плит на бетонке… Берясь за испытание, обыкновенно веришь в самолет.

Психологическая ситуация первого вылета у Томашевского была сложнее. Прежде всего он совершенно не верил в самолет, считая, что если триплан и не развалится, то упадет, потеряв устойчивость, не слушаясь рулей. С другой стороны, он понимал, что и испытателем-то он становится случайно, став на эту стезю в минуту отчаяния.

Но… внешне спокойный, только чуть бледный, он сел на пилотское сиденье, попробовал рули, прогазовал моторы и показал механику, чтобы тот дал знак красноармейцам раскачать триплан за крылья и сдвинуть с места примерзшие лыжи.

Красноармейцы пригнулись позади машины, спасаясь от снежного вихря, а «Комта», покачивая планами крыльев, медленно поползла на край аэродрома к месту старта.

Перед взлетом Томашевский постоял совсем немного, каких-нибудь секунд тридцать. Вероятно, сосредоточиваясь.

"Комта" долго-долго бежала в сторону Серебряного бора, нехотя оторвалась, но вверх почему-то не пошла — так и летела на высоте нескольких метров… Впереди виднелся красноармейский клуб «Кукушка», и в снежных шапках стояли сосны. Все ближе, ближе к лесу — и ни метра больше высоты!

Смотреть на это стало невыносимо. Каждый из болельщиков ощущал в себе теперь гулкие удары сердца, будто отсчитывающего последние мгновения перед катастрофой. В толпе раздался стон, когда Томашевский вздыбил свой неуклюжий триплан перед деревьями и тот, будто приглаживая хвостом снег на макушках сосен, начал метр за метром карабкаться над лесом. На удивление всем, не падая, но и не поднимаясь выше полусотни метров, он стал исчезать из виду в морозной дымке.

Прошло не меньше десяти минут, как «Комта» скрылась из глаз. Никто на аэродроме не знал, что с ней случилось. Люди топтались группами и возбужденно уверяли друг друга, что Томашевский не мог свалиться

— Нет!.. Что ему падать? — слышались голоса. — Чуть лес перетянул, а там садись как миленький хоть в пойме Москвы-реки…

— Да и на лед можно! Везде плюхнуться можно! Сам был бы цел!

— Ну и чудн?о, совсем высоты не набирает… Едва не рубанул макушки сосен!

— А меня озолоти — на такой «корове» не полечу…

— Да тебе никто и не поручит: мал «гробовой» опыт.

— Ничего, полетает — наберется!

В это время кто-то в толпе первым услышал отдаленный гул моторов:

— Да тише вы!

— Верно, кажется, летит?

— Он, он! Смотрите, крадется от Филей!

— Ура, ползет наш бегемот!

— Жив, слава богу!

— Еще пойдет на круг?

— Какой там! Поди, и так весь в мыле!

На высоте трехсот метров «Комта» по касательной по дошла к границе аэродрома. Ей оставалось развернуться градусов на девяносто, чтобы выйти против ветра. В несколько приемов, креня крылья и выравнивая, Томашевскому удалось это сделать. И тут он, видно подобрал газ. Создалось впечатление, будто с великой радостью заторопился к матушке земле… Еще, еще немного… Лыжи коснулись снега и заскользили. Толстый, высокий, «многоэтажный» триплан стал самодовольно переваливаться на снежных кочках.

Пока Томашевский отруливал на стоянку, собравшиеся, и том числе и члены Комиссии тяжелой авиации, шумно радовались, что второй этап кончился благополучно. Страхи первого момента остались позади, их сразу забыли: "Прилетел — значит, летать может!" Летчик еще не выключил моторы, как самолет окружили плотным кольцом.

Томашевский появился в дверях.

— Качать Аполлинария, качать!

Летчик, однако, не торопился соскакивать на землю и, судя по выражению лица, вовсе не намеревался разделять восторг толпы. Когда крики "Качать!" усилились, он огрызнулся:

— Да идите вы все к черту с вашим качанием!

Все разом притихли.

— Послушайте лучше, что я вам скажу. — Томашевский поискал глазами членов комиссии. — Да, да, вот вам… Летать на ней нельзя!

Воцарилась мгновенная тишина. Потом кто-то спросил угрюмо:

— А в чем все-таки дело, позвольте спросить?

— А в том, что у нее максимальная скорость не больше минимальной, устойчивости никакой и потолок триста метров!.. Мне никогда еще не было так худо в полете. Словом, дальше я пас! С меня хватит.

На этом испытания «Комты» и закончились, а вместе с ними и ее недолгая полотняно-деревянная жизнь. В стране начиналась эра металлического самолетостроения.

А что же с Томашевским? Как сложилась его судьба?

Надо полагать, более благоразумно воспользовавшись «залетными» деньгами второго этапа испытания «Комты», он погасил свой долг и снова воспрянул духом. В то же время первый его и весьма нелегкий испытательный полет вовсе не отбил у него вкуса к испытательной работе вообще.

Имя Томашевского прогремело по всей стране во время знаменитого группового перелета советских самолетов в июне 1925 года по маршруту Москва — Пекин — Токио.

Но еще до перелета, в 1924 году, Томашевский провел испытания первого советского четырехместного пассажирского самолета «АК-1» конструкции В. Л. Александрова и В. В. Калинина и на этом же самолете затем участвовал в групповом перелете Москва — Пекин.

По тому времени перелет этот был необычайно труден. Ведь практически не было тогда службы погоды — этой хранительницы судеб летчиков. Самолеты могли лететь только визуально, то есть не попадая и облака. А маршрут был сложный: бескрайняя тайга, заснеженные горы, тысячеверстные пески пустынь… Нет, теперь невозможно толком представить себе всю сложность этого предприятия! Ни радио, ни трасс, ни средств технического обеспечения в случае вынужденной посадки. Открытая кабина «защищена» целлулоидным козырьком, впереди него продолговатый капот единственного трудяги-мотора. А на приборе скорость всего 150!.. Кажется, что крылья лишь качаются, не двигаясь с места! И ты прислушиваешься непрерывно к пульсу мотора, как во время бега — к больному сердцу, и чуть чихнет мотор — грудь обольется жаром. А беспокойные глаза будто сами собой бегают по сторонам, обшаривая склоны гор или бескрайние пески. "Нет, ничего нет, сесть негде… Нужно надеяться только на

«палку» — вращающийся впереди пропеллер!.."Взгляд на часы: прошла еще минута. Компасный курс как? 106 градусов — все хорошо… Снова глаза вперед. Деревянный пропеллер вертится, от него виден только нимб в муаре… Прошла еще минута.

А расстояние?.. Лишь только до Пекина 7 тысяч километров! Пятьдесят летных часов.

Да, вместе с Громовым, Волковойновым, Екатовым, Найденовым и Поляковым Томашевский, несомненно, проявил себя великолепным летчиком в этом перелете.

26 ноября того же 1925 года на Центральном аэродроме Томашевский впервые поднимает в воздух первенца нашего тяжелого металлического самолетостроения — туполевский АНТ-4 — двухмоторный бомбардировщик ТБ-1.

Проведя испытания этого для нашей авиации поистине эпохального самолета, Томашевский расписался в книге истории навечно.

4. Профессор Ветчинкин

Их было трое, аэронавтов, в плетеной корзине свободного аэростата, и, застигнутые в полете бурей, они терпели бедствие.

Давно высыпан за борт песок из балластных мешков. Вслед полетели инструменты, даже кое-что из одежды воздухоплавателей. А шар все снижался, влекомый ураганным ветром; буря терзала его обмякшую, потерявшую форму оболочку и тонкие веревки, на которых еще каким-то чудом держалась корзина.

Молнии, казалось, раскаленной паутиной оплели все небо сверху, снизу и с боков. В этой паутине трепетала и билась, словно в агонии, корзина с аэронавтами…

И только один человек сохранял завидное спокойствие. Более того, не отрываясь от дела, всецело углубившись математические расчеты, неторопливо проводил их главным образом в уме, изредка пользуясь логарифмической линейкой, вместо которой за борт был брошен второй башмак. Проводил эти расчеты, чтобы наконец с убежденностью Галилея воскликнуть:

— Через пять минут веревки оборвутся, и мы упадем!

Владимир Петрович Ветчинкин, талантливый ученик Н.Е.Жуковского.

Этим человеком был профессор Владимир Петрович Ветчинкин. Мне посчастливилось много раз встречаться с профессором на незабываемых по своему спортивному размаху планерных слетах в Коктебеле. Там в тридцатые годы ученые ЦАГИ принимали живейшее участие в работе ТЕХКОМа — общественного руководящего органа, взявшего на себя контроль и допуск к полетам самых разнообразных конструкций планеров, строившихся повсеместно в стране в кружках энтузиастов безмоторного летания. И с первых планерных испытаний — 1923 года — по последний коктебельский слет планеристов в 1935 году в работе ТЕХКОМов неизменно принимал самое деятельное участие великий новатор и оригинал профессор Ветчинкин.

Мы познакомились с профессором на горе Узун-Сырт в 1931

году. Говоря «мы», я имею в виду группу молодых планеристов, курсантов Центральной летно-планерной школы, в которой в тот год училось много будущих знаменитостей летного дела, в том числе, например, Сергей Николаевич Анохин и Виктор Леонидович Расторгуев. Помнится, профессор пришел к нам на холм, с которого мы летали и где в обеденный перерыв прятались под крылом от палящего солнца, и рассказал о своем полете в бурю на воздушном шаре.

Позже, когда я работал уже летчиком-испытателем, мы стали встречаться с профессором на Опытном аэродроме. Если он сам и не принимал участия в испытаниях, то всегда живо интересовался всем происходящим как на земле, так и в воздухе.

В 1940 году у нас на аэродроме была предпринята попытка "приблизить теорию к практике" и научить нескольких ученых летать. Их объединили в летные группы, а обучение полетам поручили летчикам-испытателям. Те взялись за дело с большой охотой и занимались этим рано утром или поздно вечером в общественном порядке. Среди учлетов оказались Мстислав Всеволодович Келдыш, Сергей Алексеевич Христианович, Макс Аркадьевич Тайц, Александр Васильевич Чесалов… Разумеется, здесь же не без приятного удивления мы встретились и с Владимиром Петровичем Ветчинкиным. В который раз профессор снова загорелся желанием овладеть ручкой управления!..

"Вывозить", то есть обучать профессора полетам, выпало на долю Марка Лазаревича Галлая.

В первый же день, усаживая Владимира Петровича в заднюю кабину учебного По-2 и привязывая его ремнями к сиденью, механик сказал:

— Дедушка, осторожней! Вот это управление, его не трогай!

— Как не трогать? — невозмутимо возразил Ветчинкин. — Я здесь именно затем, чтобы все это трогать!

Владимир Петрович всегда был в хорошей спортивной форме и мне казался вечно преисполненным удивления ко всему происходящему вокруг.

Он с гордостью рассказывал, что купается до ледостава, и я ни минуты не сомневался в этом. Иначе откуда бы взялся этот юношески розовощекий вид?

На аэродром он чаще всего ходил пешком или же приезжал на велосипеде.

Это был удивительно обаятельный человек. При всех своих замечательных способностях ученого он на всю жизнь сохранил какую-то прямо-таки детскую непосредственность, если не сказать, наивность.

Вспоминается, например, такой случай.

В том же сороковом году, как-то летом в погожий день, закончив работу, я ехал домой к себе в поселок на крошечном автомобиле. Тогда малолитражки были в диковинку, а мой двухместный кар был только что не педальный.

Немного отъехав от ворот летного поля, я увидел в лесу Владимира Петровича — он подкачивал шину своего дамского велосипеда. Разумеется, я тут же остановился и предложил профессору свои услуги. Он взглянул удивленно-расширенными глазами, сказал: "Спасибо, я окончил", по своему обыкновению сильно округляя «о», и стал вытирать руки.

Я неторопливо двинулся дальше.

Ехал я медленно, наслаждаясь теплым вечером и ароматом леса, и тут в зеркале машины заметил, что позади меня профессор жмет на педали.

Ему удалось развить великолепную скорость, и нетрудно было сообразить, что он полон решимости обогнать мой несуразно малый автомобиль. Во мне заговорила деликатность, и я не только принял вправо, но и еще снизил скорость: "Пусть, — думаю, — доставит себе спортивное наслаждение!"

Очень довольный, Владимир Петрович поддал жару и, поравнявшись, приветствовал меня так, как приветствуют публику, разрывая грудью ленточку на последней прямой; он пошел на обгон, видя мое смущение и растерянность. Расстояние между нами увеличивалось, и этому способствовали мы оба.

Профессор скрылся за поворотом, а я тут же забыл этот эпизод.

Дня через три мы встретились на железнодорожной платформе, он оживленно приветствовал меня.

— Э!.. Каково я вас обогнал?

— Вот как? — изумился я.

— Недурно я обогнал вас там, в лесу!

В первый момент я не поверил своим ушам. "Нет, Владимир Петрович смотрит серьезно, не шутит… Неужели он и впрямь поверил, что так вот, запросто, ему удалось обогнать мой двадцатитрехсильный кабриолет?"

— Да, Владимир Петрович, это было удивительно здорово! Ваш дамский вело мчался, как ветер, и я ничегошеньки не мог поделать. Хоть плачь!

Профессор не стал скрывать восторженного настроения. Об этом же говорили его зардевшиеся щеки.

Мальчишками мы недоумевали: почему это Владимир Петрович так говорит на «о»? Костромской, может, или владимирский?

С этим вопросом в 1931-м мы обратились к начальнику

Коктебельской летно-планерной школы Анатолию Александровичу Сенькову. Тот расхохотался нам в лицо со свойственной ему добродушной грубоватостью.

— Послушайте, отцы! — Анатолий Александровия почему-то величал нас, семнадцатилетних курсантов, отцами. — Да ведь это у него церковное!

Мы разинули рты и уставились на Сенькова, который снял очки и тщательно протирал их, глаза его слезились от смеха.

— У профессора великолепный тенор, и он с обожанием поет в церковном хоре! Не знали? То-то же, — продолжал Сеньков, воодушевляясь. — Когда я учился в Военно-воздушной академии имени Николая Егоровича Жуковского, лекции по динамике полета аэроплана читал нам Владимир Петрович. И вот однажды, о т ц ы, поверьте мне, я не вру, в погожий день в раскрытые окна аудитории донесся колокольный звон.

Профессор наш как читал у доски, так и остановился на полуслове; послюнявил меловые пальцы и сказал спокойно:

"Ну вот и к обедне заблаговестили, я пошел!"

После паузы кто-то из нас спросил Сенькова:

— И ушел?

— А как же! У них в этот день пели Рахманинова, и он никак не мог пропустить.

Удивительно, как Ветчинкин сочетал в себе все это!

В 1928 году он был уже крупным ученым. Лекции по динамике полета, по теории воздушных винтов читал не только в Военно-воздушной академии, но и в МВТУ и университете. Кроме того, он руководил теоретической группой аэродинамиков в ЦАГИ.

Владимир Михайлович Титов — ученый-аэродинамик, один из первых спортсменов-планеристов незабываемой зари расцвета планерного спорта — в двадцатые годы слушал лекции Владимира Петровича в Московском университете на Моховой.

Ветчинкин читал превосходно. На лекциях у него всегда было полно студентов, и, так как вход тогда был для всех свободный, приходили послушать и посторонние, те, кто интересовался авиацией всерьез.

И не всерьез…

Дело в том, что у Владимира Петровича было много поклонниц: поклонниц его пения, его голоса. Это были молодые и интересные дамы, которые, по-видимому, слушали Владимира Петровича неоднократно, когда он, солируя, пел в церковном хоре.

Очень возможно, что милых дам аэродинамика вовсе не интересовала. Зато интересовал сам аэродинамик. Они

приходили на его лекции и, очарованные профессором, не отрывали от него глаз.

Когда он как-то нарисовал на доске профиль крыла и, как было принято, назвал его дужкой, в аудитории вдруг раздался томный вздох:

— О господи! Вы сами душка, профессор!

В сводном труде Летучей лаборатории Н. Е. Жуковского можно встретить технические отчеты инженера Ветчинкина о проведенных им летных исследованиях еще в 1915 году.

Таким образом, Владимира Петровича у нас по справедливости считают одним из зачинателей методики летных испытаний.

В том же 1915 году, например, он проводит сравнительные испытания двух видов пропеллеров. Чтобы получить объективный ответ, какой из винтов даст большую скорость, Владимир Петрович проводит целую серию аналогичных полетов на одном и том же моноплане «Ньюпор-IV», производя перед каждым полетом замену пропеллера. Таким путем Ветчинкину удается получить достаточно убедительные данные о преимуществах одного из них.

Сейчас нам кажется все это до наивности простым и очевидным. Но если вспомнить, что в авиации тогда все еще только начиналось, то нельзя не согласиться, что и в методике испытаний кто-то должен был сказать «а»!

В ту же пору по инициативе Ветчинкина впервые ставится эксперимент по определению перегрузок, возникающих в полете при криволинейном движении аэроплана. Никаких приборов для определения перегрузок тогда не было, и Владимир Петрович со свойственной ему находчивостью на первых порах применил обыкновенный пружинный безмен торгового типа.

Создавая теоретические работы в области динамики полета аэропланов, Владимир Петрович оставался и изобретательным практиком. В погожие дни его можно было видеть очень часто на Ходынском аэродроме. Ветчинкина интересовало в полетах все до мелочей. И уж конечно, он всегда старался со всей тщательностью разобраться в причинах того или иного летного происшествия.

Истребитель «ньюпор» — участник гражданской войны.

Тогда отмечалось несколько случаев складывания в полете крыльев бипланов в связи с чрезмерным натяжением лент-расчалок. Владимир Петрович установил частоты колебаний стальных лент, поддерживающих крылья, и предложил свой способ их нормального натяжения.

Нужно ли пояснять, как это было важно для самолетов, крылья которых только и держались на расчалках?

Если расчалки, скажем, слабо натянуты, крылья станут вибрировать, и это весьма опасно. Если, наоборот, перетянуть расчалки, они могут от перегрузки в полете лопнуть. И тогда крылья непременно сложатся и самолет рухнет, как подстреленная птица.

Именно в те годы расчалочных крыльев Ветчинкин, обладая великолепным музыкальным слухом, сконструировал и изготовил инструмент, названный им монохордом.

Инструмент имел на резонирующей доске три струны. По своим расчетам профессор загодя настраивал их на должную высоту звучания той или иной расчалки в обследуемом самолете. Затем уже возле крыла, на аэродроме, ударяя по струнам монохорда, ученый прислушивался к звуку расчалки и говорил механику, нужно ли ослабить расчалку или натянуть ее сильнее.

Эту работу Владимир Петрович выполнял вдохновенно. Прильнув ухом почти вплотную к ленте-расчалке, полузакрыв глаза, чернобородый человек держал перед собой монохорд и перебирал струны, как древнерусский Боян.

А механики — извечные зубоскалы — строили рожи, копируя «настройщика». И стоящие на лестнице, те, что регулировали

расчалки, и глазеющие со стороны — все с трудом сдерживались, чтоб не расхохотаться.

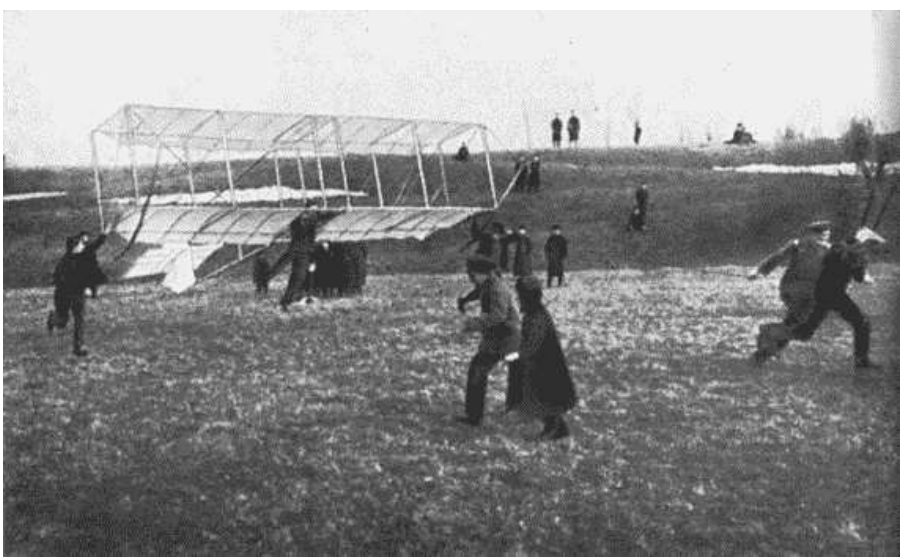
Ветчинкин их будто и не замечал.

Говоря по правде, Владимир Петрович со своим монохордом на аэродроме являл вид потешный. Как гордо он вышагивал по полю, держа свой инструмент под мышкой!.. Тут ему хоть трава не расти. Он просто не слышал никаких насмешек. А ведь мог же его тонкий слух уловить такое:

— Ну, можно и полеты начинать! Дедусь наш появился с бандурой под полою!

Но в душе авиаторы были благодарны Владимиру Петровичу, ибо доверяли расчалкам, натянутым по монохорду, куда больше, чем тем, к коим не прикоснулась рука профессора.

В то же время, то есть в середине двадцатых годов, на Центральном аэродроме появился в качестве экспериментатора-испытателя ученик Ветчинкина Владимир Титов.



Влет балансирного планера, построенного участниками студенческого кружка Н.Е.Жуковского.

Надо сказать, что тогда многие студенты МВТУ увлеклись не на шутку планеризмом. В числе первых из них научился летать на самодельном планере Владимир Титов. В 1925 году под Москвой, в Горках, была организована первая планернаяс т а н ц и я. Через год туда стал наезжать, чтобы «подлетнуть», приехавший из Киева и поступивший в МВТУ Сергей Королев.

Но именно Титов тогда многое сделал для развития планерной станции в Горках. Оказавшись на Ходынке, скромный энтузиаст безмоторного летания сумел не только увлечь своими

рассказами о планеризме профессиональных летчиков Опытного аэродрома Юмашева, Венслава, Гараканидзе, но и привлек их к инструкторской работе на общественных началах для обучения жаждущих летать студентов.

Любопытнейшая это была пора взаимопроникновения! Летчики учились летать на планерах, чтобы потом научить летать других. Планеристы шли учиться летать на планерах, чтобы стать летчиками, учеными, конструкторами…

Как будущий аэродинамик, студент Титов был вскоре привлечен к летным испытаниям на Центральном аэродроме — тогда в авиации порядки были много проще,

Кстати сказать, с этой простотой Титов познакомился в один из первых же дней своего появления на летном поле.

Как-то подошел он к группе курящих, собравшихся у порожних железных бочек. Закурил сам и остался послушать, о чем идет разговор. То ли бочка, на которую опирался какой-то красноармеец, не была закрыта пробкой, то ли ее заглушка не была ввернута в гнездо… Так это или иначе, но взрывом Титова отбросило метров на пять. Того же, кто стоял у бочки, увезли в госпиталь.

После этого Титов решительно бросил курить. Нужна была, как видно, встряска.

Не меньшую встряску получил он в одном из своих первых испытательных полетов.

На пассажирском шестиместном "Юнкерсе Ю-13" — тогда они применялись у нас на воздушных линиях — понадобилось проверить в полете влияние перемещения груза на устойчивость и управляемость машины. Нужно было дать ответ: что произойдет, если пассажиры, скажем, все сразу ринутся со своих мест вперед или назад?

Чтобы изменять центровку, то есть вызывать сдвиг центра тяжести относительно суммарной точки приложения подъемной силы крыла, Титов должен был, сидя в салоне, передвигать вдоль фюзеляжа вручную посредством троса большой свинцовый шар.

Все началось как будто хорошо. Взлетели. Набрали высоту. Летчик сказал Титову:

— Начинаем первый режим. Ну, давай…

Титов перекатил шар в первое положение:

— Готов!

Летчик сделал режим: спокойно уменьшил скорость. Летит самолет, как летел.

— Давай режим второй! — скомандовал летчик. — Кати назад!

— Готов! — ответил ему экспериментатор.

Уменьшая скорость, летчик несколько «подзадрал» самолет, и тот сам запросился вверх.

И тут Титов заорал:

— Не могу удержать! Шар скатывается назад!

Летчик попытался вывести самолет в горизонтальный полет, но не тут-то было! Самолет все больше задирал нос, а затем повалился на крыло.

— Штопор! — заорал теперь уже летчик.

Чтобы представить ситуацию, напомню, что парашютов на них не было.

Их выручил все тот же свинцовый шар. Когда самолет опустил нос и стал штопорить, шар скатился вперед и изменил «центровку»: она стала «передней». Самолет вышел из штопора, послушался рулей. Правда, им повезло. Если бы шар, скатываясь, сорвал с места сиденье пилота, тогда вряд ли все это кончилось бы так благополучно.

Владимира Михайловича Титова я часто встречаю бегущим на работу. Заметив его еще издали, я расплываюсь в улыбке, чтобы хоть как-нибудь отразить на своем лице нечто похожее на то, что вижу на лице Титова. Но разве это возможно?

Здороваясь, говорю ему:

— Вы все бегом!

— Да вот же… Вечно в спешке.

Смотрю на него — и странно вспомнить: этого добродушного человека мы когда-то боялись.

— Владимир Михайлович, — говорю я, — ведь мы вас жутко боялись.

Он вытаращивает глаза.

— Да, да, еще как боялись. Помните, Московская планерная школа на углу Орликова переулка и Садовой в тридцатом году, когда вы были ее начальником?..

— Вот как! — заметно розовеет он. — А я, представьте, входя в аудиторию, всякий раз проклинал себя, чувствуя, что краснею до ушей. И все казалось, выгляжу для начальника страшно нелепо… Да, да, припоминаю. Сидели вы за одним столом: Женя Адлер — он стал конструктором, Сережа Анохин, Валя Хапов, вы и рядом еще такой крепыш… Как его?.. Да, Никодим Симонов. И какими стали летунами!..

— Спасибо, — говорю ему. — А каким красавцем выглядели вы тогда в синей летной форме! Загляденье!.. Впрочем, вы и сейчас еще прямо кавалер!

Титов отмахивается, совсем краснеет, смеется:

— Куда там, вот уже и семьдесят.

Как-то заглянул я к Владимиру Михайловичу домой. На

террасе увидел множество причудливых кактусов, больших и крошечных, с наперсток. Старейший аэродинамик ЦАГИ с увлечением разводит их сам.

Прошли в кабинет.

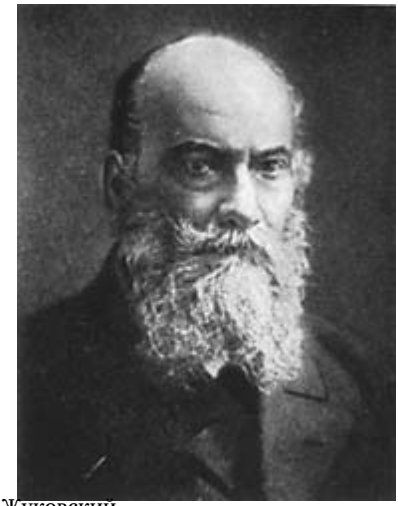
В начале первой мировой войны Владимир Титов, совсем молодой человек, которому недурно давалась математика, увлекся механикой полета птиц, воздухоплавательной литературой.

Брат его, наоборот, не был склонен к теоретическим дисциплинам и, как говорят, "очертя голову" увлекся мотоциклом. На этой почве он познакомился с таким же фанатиком этого спорта — сыном известного ученого Николая Егоровича Жуковского. Владимир попросил брата устроить ему посещение лекций знаменитого профессора. Было это в 1916 году.

Вся трудность была в том, чтобы узнать, где и о чем намеревается читать Жуковский, — вход-то был свободный.

Студентов на лекции присутствовало не так уж много. Жуковский, рослый, в длинной поддевке, говорил неожиданно высоким голосом — дискантом. Читал он монотонно, уставившись в одну точку на столе или в отдаленном углу под потолком. При этом почти не двигался с места. Голос его звучал размеренно. "Скучно читает", — решил Титов.

Однако Владимир заметил, что два первых ряда, занятые, как видно, обожавшими своего метра учениками, воспринимали лекцию иначе: они либо восторженно смотрели на этого, будто отрешенного человека с высоким лбом, с окладистой бородой, либо с великой скоростью строчили записи. В какие-то кульминационные моменты, суть которых Титов еще не мог схватить, первые ряды вскакивали с мест и зримо, но молча выражали свой восторг, энтузиазм и даже преданность учению своего кумира…



Николай Егорович Жуковский.

Среди этих учеников-"апостолов" Титову особенно запомнился один молодой человек, розовощекий, с черной бородкой и постоянно удивленными глазами. Был он в студенческой форменной куртке с надраенными медными пуговицами. Это был Владимир Петрович Ветчинкин. Познакомиться поближе с Ветчинкиным в этот период Владимиру Титову не удалось. Началась революция.

С первых же дней формирования Красной Армии Владимир Титов отправился добровольцем на фронт. Воевал на деникинском, затем на врангелевском фронтах.

Как знающий математику Владимир попал в артиллерию. Но воевать пришлось больше в пехоте.

После окончания гражданской войны Титов вновь оказался в Москве и примерно через год поступил в МВТУ. Его уговаривали перейти с факультета механики на текстильный, суля большие льготы, но он твердо решил посвятить себя авиации.

— Да ведь у нас нет авиационного факультета! — удивлялись на кафедре.

— Ничего, я подожду, будет.

Титов был преданным учеником профессора Ветчинкина и посещал его лекции не только в МВТУ.

В 1924 году Владимир Петрович выступал с лекциями о межпланетных полетах и в Политехническом музее, и в университете. Ветчинкин горячо поддерживал учение Циолковского.

Однажды профессор прочитал в Московском университете лекцию на фантастическую, как тогда казалось, тему: "Полет на Луну".

По необыкновенному оживлению в актовом зале Титов понял: слушатели собрались развлечься.

Ветчинкин заговорил о Циолковском. В университете о нем, разумеется, уже слыхали. Тем не менее с нескольких мест раздались оскорбительные возгласы:

— Эмпирик!.. Провинциал!.. Недоучка!.. Ускорение обозначает буквой «У»… Словами записывает скорость… Прямо потешник, а не ученый!..

Ветчинкин невозмутимо ждал. Наконец зал притих. Неловко стало, да и любопытно: что же профессор скажет?

Ветчинкин написал на доске ряды формул, нарисовал многоступенчатую ракету. Когда аудитория смолкла, Владимир Петрович заговорил. Не выпуская мела из рук, он то и дело поворачивался к доске, чтобы подчеркнуть какой-то ряд решения. С упоением влюбленного, читающего стихи, он уносился на крыльях дифференциальных уравнений в межзвездное пространство. Молодой профессор доказывал, сколь остроумна идея Циолковского о звездоплавании посредством многоступенчатой ракеты.

Не скрывая своего предубеждения, аудитория насторожилась. А Ветчинкин, вторя математической логике Циолковского, шаг за шагом приближался к основному выводу его учения.

— Таким образом, уважаемые коллеги, — профессор стукнул мелом и жирно подчеркнул строку, — если мы согласимся с непогрешимостью этого многочлена, то, стало быть, увидим, что для достижения Луны последней ступенью ракеты потребуется хоть и большое, но вполне определенное, выражаясь математически, конечное количество топлива. Да, да! — профессор поднял руку в знак умиротворения некоторых уже готовых взорваться скептиков. — Пусть это будет 99 процентов веса межпланетного снаряда. Но, спалив топливо, снаряд сможет преодолеть земное тяготение, развить вторую космическую скорость, после чего уж несомненно, вы понимаете, достигнет Луны.

Публика потеряла равновесие. И не мудрено: с незапамятных времен над умами ученых властвовал «постулат» диаметрально противоположный, а именно: для преодоления земного притяжения потребовалось бы бесконечное количество топлива — и, следовательно, идея звездоплавания сама по себе считалась абсурдной. А тут…

Нам, свидетелям последних достижений астронавтики, трудно поверить, что еще так недавно, каких-нибудь полсотни лет назад, слова профессора Ветчинкина могли вызвать взрыв негодования среди ученых и части студентов этой цитадели

науки!

И в самом деле, идея трехступенчатой ракеты поначалу многим не внушала доверия. Трудно было поверить, что в одном случае, сжигая сколь угодно много топлива из одного фантастически большого баллона, никогда не улетишь вк о с м о с. В другом же случае, если то же топливо распределить в трех неравных резервуарах и сжигать его последовательно, сбрасывая после выгорания горючего эти емкости, то последний отсек из них, и самый малый, будет способен развить вторую космическую скорость и, таким образом, сможет покинуть Землю.

Идея трехступенчатой ракеты гениальна в своей простоте. Но именно вследствие этой простоты ее гениальность казалась невероятной. И люди, не готовые ее осмыслить, предпочитали попросту смеяться. Более же эмоциональные натуры выражали мнение громкими криками, не заботясь о мягкости формулировок.

И тут в зале неожиданно встал человек в красноармейской гимнастерке и громко крикнул, так, что погасли сразу все страсти:

— Прекратите! Не подбрасывайте хворост в костер Джордано!

Имени этого человека никто не знал. Стали переговариваться, завертели головами: "Кто это… Кто?"

Он был худ, выглядел болезненно. Это был Фридрих Артурович Цандер.

Невозмутимость Ветчинкина и неожиданный окрик незнакомца сбили эмоциональный накал — шум прекратился.

Часть аудитории, видно, преодолевая тяготения к привычной догме, позволила задать себе вопрос: "А что, если калужский фанатик прав?!"

Математика — точная наука, но она лишь инструмент. Здесь как в поле: что посеешь, то и пожнешь!

Ветчинкин перешел к астронавигации и в общих чертах наметил возможные пути создания для этой цели приборов. Профессор знал и астрономию. Эта часть лекции раздражения не вызвала: было ясно — к звездам с магнитной стрелкой не полетишь.

Наконец Ветчинкин подошел к финалу. Молча окинув взглядом аудиторию, он приблизился к доске и, не торопясь, старательно все стер. И вдруг резко повернулся. В это мгновение в зале воцарилась тишина, которую обыкновенно называют мертвой. В больших собраниях она бывает совсем не часто.

Все смотрели на Ветчинкина, а он стоял торжественный и просветленный. Немигающие глаза его были круглы, щеки пылали.

— Достопочтенные коллеги, — проговорил он совсем тихо. — И вот чем осмелюсь здесь я закончить… Человек достигнет Луны примерно лет через пятьдесят. Да, именно в нашем столетии…

В зале кто-то закричал:

— Нельзя ли поточнее?!

— Не улыбайтесь, коллеги! — успокоил Ветчинкин. — Извольте, поточнее. По моим расчетам, учитывающим технический прогресс, не позже семьдесят второго года!.. Да, да, коллеги, не шумите… Человечество достигнет Луны не позже семьдесят второго года! Прошу мне верить!

С этими словами профессор сошел с трибуны, предоставив публике выражать чувства сколь угодно громко.

Часть третья. Испытания продолжаются

1. Первые парашютисты

23 июня 1927 года над Ходынкой спасся на парашюте первый летчик. Ему пришлось выброситься из штопорящей машины, когда, опробовав все приемы и комбинации рулей, он убедился, что самолет из штопора не выходит. Это был Михаил Михайлович Громов.

Можно сказать смело: Громову вдвойне повезло. Во-первых, незадолго до этого Опытный аэродром приобрел в Америке для нужд летных испытаний несколько парашютов «ирвин». Во-вторых, может быть, из-за предубеждения, имевшего место среди летчиков тогда к парашюту, Громов сперва не хотел лететь с парашютом. Но, к счастью, начальник Опытного аэродрома Василий Сергеевич Горшков проявил исключительную твердость и сказал:

— Без парашюта лететь на штопор запрещаю!

Самолюбивый Михаил Михайлович насупился и отошел. Стал насвистывать, как всегда, желая уравновесить себя.

Затем надел парашют и полетел, а через полчаса на высоте 1200 метров оставил штопорящую машину, поняв, что она так и будет штопорить до земли.

Самолет, из которого прыгал Громов, имел уже свою историю. Это был поликарповский первенец — первый советский истребитель И-1.

Еще в 1923 году здесь, на Ходынке, на первоначальном варианте такого самолета, называвшегося ИЛ-400, потерпел тяжелую аварию Константин Константинович Арцеулов: самолет оказался неуправляемым.

Когда же в следующем году Арцеуловым был испытан второй, в корне переделанный по рекомендациям ЦАГИ самолет, его дальнейшими и всесторонними испытаниями занимались Александр Иванович Жуков и Аркадий Никифорович Екатов. Жуков на нем впервые выполнил штопор, но предупредил конструктора, что самолет выходит крайне неохотно.

И действительно, И-1 в отношении штопора оказался коварным самолетом.

В этом вскоре пришлось убедиться летчику-испытателю Опытного аэродрома Андрею Родионовичу Шарапову.

Тогда считалось аксиомой, что самолеты из так называемого плоского штопора не выходят. Когда у Шарапова не осталось сомнения в том, что самолет его вошел именно в плоский штопор, то есть, падая, стал как бы плашмя вращаться по принципу кленового семечка, Андрей Родионович понял, что смертный приговор ему произнесен и что остается ждать, когда он будет приведен в исполнение, поскольку парашюта на летчике не было, да и не могло быть.

Теперь трудно поверить, что в этой страшной катастрофе Шарапов уцелел чудом!

Пробыв с полгода в больнице, он вновь вернулся к летной работе. Но заставить себя ввести в штопор даже простой учебный самолет долго не мог. Как-то, отправляясь в полет, он сказал друзьям:

— Если сейчас в воздухе не заставлю себя штопорить, бросаю летать!

Я рассказываю об удивительных испытаниях, но должен честно признаться: сам я их не видел. Прежде всего потому, что был еще мальчишкой, и хотя часто бегал из Марьиной рощи в Петровский парк к аэродрому, но через забор всего не увидишь.

Позже, когда уже стал летать сам, часто слышал от старших об этих нашумевших в свое время историях, и они запечатлелись в памяти.

Но не только авиаторы были очевидцами того, о чем здесь говорилось. От режиссера Большого театра Алексея Николаевича Кожевникова я услышал рассказ, как в 1927 году он наблюдал спасение летчика Громова на парашюте. Кожевников был тогда красноармейцем и проходил учения в лагерях на Ходынке.

Однажды бойцы их отделения прекратили рыть окоп и уставились в небо. Там, крутясь, падал маленький самолет. Потом Кожевников и его товарищи увидели, как от самолета отделился летчик и как над ним раскрылся парашют. Ветер сносил парашют в их сторону, и они с захватывающим интересом ждали, что будет дальше.

Похоже было, что парашют с летчиком опустится на опушке, где нарыты были окопы. Красноармейцы заволновались, как бы летчик не повредил себя.

На обширной поляне росло одинокое дерево, и парашют повис на нем. Красноармейцы бросились со всех ног на помощь и поймали летчика на руки, когда тот довольно рискованно решил спрыгнуть.

Возбужденные красноармейцы обступили его и в высоком, затянутом в кожаный костюм человеке, конечно же, узнали Громова, он тогда уже был широко известен по портретам в

газетах. Красноармейцы стали расспрашивать, что случилось. Почему он выпрыгнул? А Громов сказал: "Товарищи, извините меня, ничего не могу вам сказать!"

Второй случай спасения летчика на парашюте произошел здесь же, на Ходынке, года через два.

Авиационная комиссия в составе заместителя начальника Военно-Воздушных Сил Алксниса, военных инженеров Харламова, Стомана и летчика-испытателя Опытного аэродрома Козлова — к этому времени Иван Фролович был уже летчиком-испытателем и имел отличный опыт, — едет в Германию знакомиться с авиатехникой. В Германии комиссия закупила на пробу два истребителя «Хейнкель-37».

С одним из самолетов и произошел на Ходынке случай, из ряда вон выходящий. О нем помнят ветераны Центрального аэродрома и по сей день.

Купленный самолет поступил для изучения на Опытный аэродром, и было решено опробовать его на штопор. Испытания стал проводить летчик-испытатель Виктор Осипович Писаренко.

Среди летчиков Опытного аэродрома Писаренко по пилотажу входил в первую десятку. Да и как же иначе: сюда попадали лучшие из лучших.

Правда, Виктор Осипович был не только способным пилотажником. Будучи инструктором Качинской школы, он еще в 1923 году сконструировал и построил своими руками маленький оригинальный самолет — авиетку с мотором в 35 лошадиных сил.

"Это был первый советский свободнонесущий моноплан, удачно летавший, и достойно удивления то, что построил его летчик, не имевший специального технического образования".

(В. Б. Шавров, История конструкций самолетов в СССР)

Окрыленный первой удачей, Виктор Осипович решил построить второй самолет с более мощным мотором и предназначенный для пилотажа. О том, как строился этот самолет и как его испытал Виктор Осипович, в той же "Истории конструкций" говорится следующее:

"Самолет строился в Серпуховской школе стрельбы и бомбометания (стрельбом) в 1925 году тем же порядком, что и предыдущий. Когда самолет был готов, В. О. Писаренко подал рапорт начальнику школы, испрашивая разрешения на полет. Так как никаких расчетов не было, ему разрешили только руление. Получив такое разрешение, он порулил, взлетел и благополучно прилетел в Москву на Центральный аэродром, где (раньше, чем успели запретить) сделал второй полет, во время которого выполнил ряд фигур высшего пилотажа, в том числе переворот и

несколько бочек. Но, совершив вторую удачную посадку, он больше на своей машине не летал и разрешения на это не просил".

Предвижу, что серьезный читатель может покривиться. И в самом деле, первое, что приходит в голову: "Ну и время было! Надо полагать, после непрошеного и самовольного прилета в Москву Писаренко был изгнан из армии?"

С некоторым смущеньем должен сказать: нет, не изгнан.

Более того, достойно, на наш взгляд, удивления то, что начальник Военно-Воздушных Сил Красной Армии Петр Ионович Баранов назначил вскоре Писаренко летчиком-испытателем единственного в стране научно-опытного аэродрома.

То, что летчик создал два оригинальных самолета, хорошо летавших, обязывает нас признать его человеком весьма способным. То, что он испытал эти самолеты сам, говорит о его высокой летной подготовке, о смелости, о горячем стремлении его к испытательной работе.

Остается неясным, почему он не ограничился разрешенной ему рулежкой, а взлетел. Далее, почему он не ограничился полетом по инструкции над Серпуховым, а сразу же полетел в Москву. Наконец, почему он, прилетев на Ходынку, тут же, по-видимому, дозаправившись, взлетел снова, чтобы проделать на своей новой машине высший пилотаж.

Как ответить на все эти «почему»?

Все, на мой взгляд, станет понятней, если допустить версию, что с самого начала, с постройки своего первого самолета на Каче, Писаренко поставил для себя цель стать летчиком-испытателем научно-опытного аэродрома и призвал на помощь все свои способности, всю волю, чтобы убедительнейшим образом заявить о себе.

Почему-то я убежден, что, еще задумывая новый самолет в Серпуховской школе, Виктор Осипович уже запланировал свой прилет на нем в Москву, свой пилотаж над Опытным аэродромом как честный и объективный экзамен на право быть достойным своей высокой цели.

Анри Барбюс и начальник ВВС СССР П.И.Баранов. 1928 год.

Нерасчетным для него оказалось, по-видимому, запрещение полета в Серпухове. Мне представляется Виктор Осипович человеком очень обстоятельным, и здесь он, перед тем как сделать следующий шаг, очевидно, крепко все взвесил.

Да, подумал и решился лететь, имея разрешение лишь на рулежку. Он знал, что у него все подготовлено для создания о себе легенды, и только она могла бы открыть ему двери Опытного аэродрома… Если бы он ограничился только рулежкой на своем новом самолете, то остался бы обыкновенным.

Очевидно, в дерзновенном стремлении к высокой цели человек должен сотворить легенду. И не стоит осуждать Писаренко, что он ее сотворил. Так, вероятно, размышлял и Петр Ионович Баранов, назначая летчика испытателем научно-опытного аэродрома.

Вспомним о Чкалове: ведь он создал легенду о себе, пролетев под мостом!.. И мы героя поняли и в свое время великодушно оправдали.

Теперь, когда уже можно себе представить, каков был Виктор Осипович Писаренко, могу продолжить разговор о том, как он штопорил па «Хейнкеле-37» в 1929 году.

Писаренко ввел истребитель в штопор, имея в запасе около трех тысяч метров высоты, и его было отлично видно с аэродрома на фоне чистого неба. По поводу такого события народ, естественно, высыпал из всех ангаров и мастерских. В разных концах аэродрома люди столпились группами и, как только «хейнкель» свалился в штопор, стали вслух считать витки. «Хейнкель» величиной с муху на потолке вращался почти в зените, весело поблескивая крыльями в такт виткам.

Когда зрители насчитали более пятнадцати витков, «хейнкель» сильно увеличился в размерах и стал виден куда яснее. Горбатый биплан как начал, падая, вращаться в одну сторону, так и продолжал, и создавалось впечатление, что делает он это с редким увлечением, ничем не обнаруживая намерения выйти в горизонтальный полет.

Зрители стали переглядываться тревожно:

— Чего там летчик! Заснул, что ли?! Давно пора выводить!

Однако часть публики, не отвлекаясь, продолжала громко счет — всегда находятся такие азартные среди болельщиков, упорные, как игроки.

Когда счет виткам превысил тридцать, притихли и эти.

— Тридцать шесть, тридцать семь, тридцать восемь, — шептали губы, а зачарованные глаза не в силах были оторваться от падающего самолета, хотя и слезились от яркого света.

— Писаренко, прыгай! Бросай его, черт с ним!

— Скорей, скорей! — кричали в толпе, словно летчик мог их услышать. А «хейнкель» виден был во всех деталях, со всеми стойками, со звездами на крыльях…

И тут свершилось чудо: он их услышал. Во всяком случае, так показалось тем, кто более всех кричал, и тем, кто тихо шептал, словно заклинание: "Прыгай!"

Над кабиной самолета показался темный, неопределенной формы предмет, сперва и не было похоже, что это согнутая фигура летчика в черной кожанке. Но темный комок отделился от самолета, и мгновенно люди смолкли. У некоторых так и остались раскрытыми рты. Последующие три-четыре секунды люди не дышали…

И затем будто все разом выдохнули из себя воздух: над падающей фигуркой взвился белый жгут и тут же будто вспенился огромной кремовой шапкой.

— Ур-р-ра, Писаренко!

— Браво, Писаренко! — закричала толпа.

Качнувшись несколько раз, Писаренко повис под крышей белого шелка, а хлопок раскрывшегося парашюта долетел до ушей позже и почти совпал с глухим раскатом, когда «хейнкель» врезался в землю.

Это зрелище спасения человека было в ту пору настолько необычайным, что людям оно могло представиться как воскресение летчика из мертвых и вознесение к небесам.

Что думал Писаренко, вися на лямках под «зонтом», не знаю. Но вряд ли он воспринимал красоты московской панорамы. Он был ошеломлен и дьявольским вращением в сорок витков, и трудностями покидания кабины, и встряской парашюта. Он даже покосился на себя, чтоб осознать: не вытряхнул ли его парашют из реглана?

В каком-то заторможенном состоянии воспринимал он свое пребывание между небом и землей,

Но земля стала надвигаться на него все быстрей, заметней. И окончательно летчик пришел в себя, когда земля на него вдруг бросилась стремглав.

Сперва показалось, что коленями он вышиб все зубы. В таком сложенном состоянии он подпрыгнул на полметра, а затем повалился на спину. "Спасен!"

Грандиозный штопор и спасение Писаренко на парашюте недели две не сходили с уст авиаторов Ходынки. Одним казалось, что горбатый «хейнкель» и не должен был выходить из штопора и что немцы его подсунули не без подвоха. Другие поговаривали, что Писаренко сам не справился, — самолет должен был выйти!

А комиссия, закупившая самолет, тем временем предъявила претензию германской фирме.

Через некоторое время фирма выслала в Москву своего летчика-испытателя. Немец приехал на Ходынку, взлетел на втором самолете и на глазах и сторонников Писаренко, и его оппонентов сделал сперва срывы влево, вправо, затем «открутил» по пять витков штопора в обе стороны, сел, подрулил, вылез из кабины, снял парашют и подошел к начальнику Опытного аэродрома Горшкову.

— Претензии есть? — спросил он довольно сносно по-русски.

Что тут скажешь?.. Нечего сказать.

Вызвав к себе Козлова, Василий Сергеевич Горшков спросил довольно мрачно:

— Видел?

— Видел, — ответил Фролыч.

— Так вот, придется тебе облетать этот второй «хейнкель» на штопор, и надо, черт бы его взял, понять, как этот Ганс так ловко его выводит. Конфуз получается, и только!

В последующие дни Иван Фролович решил сперва сам покопаться в немецком тексте инструкции по пилотированию этого самолета, не доверяя больше русскому сокращенному переводу. И надо сказать, упорный труд не пропал даром: Фролыч наткнулся на одну фразу в немецком тексте, которая в буквальном переводе читалась так: "Если на шестом круге нос пошел кверху — выводить нужно, давая рычагв сторону вращения…"

Когда Козлов доложил Горшкову о своей «находке», тот возмутился:

— Выходит, немцы не все сказали нам о своем «товаре».

— Да, как видно, при некоторых комбинациях рулей он на шестом витке — на шестом круге — приподнимает нос, то есть стремится в плоский штопор, и тогда нужно выводить, помогая элеронами в сторону вращения.

— Писаренко об этом не знал?

— В русском тексте инструкции об этом не говорится.

— Выходит, фирма нас подловила?

— Как сказать? — помялся Козлов. — Мы не просто покупатели, а Научно-испытательный институт… Они же — частники, им нужно продать: если бы они нам сказали об этом в Германии, мы бы не купили. А идеальных самолетов еще пока никто не делал.

— Значит, тебе ясно теперь?

— Да. Завтра начну летать. Василий Сергеевич, дай распоряжение готовить самолет к рассвету.

Тогда в авиации летом вставали с первыми петухами, и Фролыч поднялся на «немце» с расчетом встретить восход солнца на высоте.

В такую пору в открытом самолете летать одно удовольствие. В воздухе спокойно и прохладно. Спит Москва — не знает этой своей невообразимой красоты. Где-то у Серебряного бора, у Филей по изгибам Москвы-реки крадется пеленой туман. Первые сонные велосипедисты жмут на педали под кронами зеленых липок Ленинградского шоссе: спешат к утренней смене. От Белорусского вокзала выглянул первый трамвай — «шестерка»: с высоты то ли стоит, то ли идет… Автобус «лейланд» — красно-желтый жук — кружит по площади перед краснокаменным Петровским дворцом. Солнце чуть показалось краюшкой, еще неяркое — смотреть на него можно. Выкатилось где-то за Верхней Масловкой, принимает ванну в туманной дымке. Воздух густой: крылья сидят в нем плотно. Застыли консоли, не шелохнутся, кажется, что их не накренишь. Мотор БМВ-VI в 630 сил рокочет мягко, нимб пропеллера отливает желтизной в первых лучах.

Горизонтальные лучи, подглядывая в кабину, отбрасывают от стекол приборов яркие пятна. Щеки летчика обжаты кожей шлема, на глазах рамки изогнутых очков. Он спокоен, недвижен, как все вокруг, как крылья, как сонная Москва: он набирает высоту, стремится к пределу голубого неба. Мышцы его расслаблены — он экономит силы, как штангист, которому уже скомандовали: "К подъему штанги!"

"Три с половиной тысячи метров… Еще немного наберу".

"Ну вот… Четыре тысячи. Достаточно. Можно и начинать… Начну со срыва вправо".

Левая рука плавно подбирает к себе изогнутую рукоятку сектора газа. Мотор послушно смягчает урчанье и постепенно замирает. Винт теперь заметней: темные концы лопастей взмахивают, словно отгоняя впереди слепней… Скорость заметно гаснет — стрелка на приборе, вздрагивая, клонится влево: 120… 110… 100…

На рукоятке управления теперь не ощущается воздушная упругость: воздух стал будто реже — уже не держит крылья. Правая рука продолжает плавно выбирать ручку на себя, и скорость так же понемногу гаснет. По крыльям начинает колотить взбудораженный, возмущенный поток. Он даже подергивает слегка за рули, как бы давая знать летчику, чтобы прибавил скорость!

Наступает самый острый момент. Сколько бы ни делал летчик этих срывов, при новом срыве с замиранием самолета ощущает и замирание сердца. Еще секунда, еще вторая… Ручка прижата к животу. Покачиваясь, крылья не ощущают больше твердой почвы… "Пошел!" — решительно командует летчик себе и резко жмет ногой на правую педаль.

Самолет опрокидывается на правое крыло, нос его, описав в воздухе дугу, устремляется к земле. Земля сперва идет вкруг неохотно, потом, будто ее хлестнули, начинает быстро вращаться… Он только что заметил под собой Покровское-Стрешнево, но в следующий момент оно размылось, запестрило: и мост, и улицы, и бор — все перемешалось, как надписи на играющей пластинке.

И только солнце каждый круг освещало своими горизонтальными лучами его лицо: круг — блик солнца, круг — блик солнца… Так легче считать витки.

Козлову потребовалось несколько полетов, чтобы «хейнкель» стал уверенно выходить в его руках из штопора после трех-пяти и десяти витков.

Но это еще не был фокус. Во что бы то ни стало нужно было найти такое положение рулей, когда «хейнкель», как это

случилось у Писаренко, не захотел бы ни в какую выходить и не подчинился бы летчику. К чести Козлова, он справился с этим заданием великолепно. Конечно, то, что он раскопал в инструкции, ему очень помогло.

В одном из последующих полетов ему удалось с переворота попасть если не в плоский штопор, то в пологий, близкий к плоскому, и самолет тут же выявил свои «нрав».

Козлов поставил рули на вывод, как обычно: "дал сперва ногу" — отклонил педаль, затем отдал ручку от себя…

Не тут-то было!.. Самолет не прекратил вращения. Напротив, показалось, что стал вращаться быстрей, при этом то подкидывал нос к горизонту, то ронял его на каждом витке вертикально вниз.

Повременив так несколько секунд, Козлов снова поставил рули в исходное положение, как было при вводе, то есть взял до отказа ручку на себя и отклонил педаль по штопору.

Самолет отреагировал не сразу… Понимая, что ни при каких обстоятельствах в этом деле нельзя вдаваться в панику, Козлов держал рули на упоре и ждал. Терпенье его было вознаграждено: самолет перестал вскидывать нос и стал падать, вращаясь в пологом штопоре довольно равномерно.

Теперь настал решающий момент. Шел двадцать второй виток, и пора было применить свой главный, тщательно продуманный ход…

Летчик дал сперва педаль в противоположную сторону вращения машины и еще выждал с полвитка. Потом, собрав энергию в комок, двумя руками отдал ручку по диагонали от себя… Взглянул на ручку: она была у правого борта и почти касалась приборной доски.

И опять осталось только ждать.

Как ни быстро вращался в штопоре самолет, последующие два витка его «раздумий» показались неприятно томительными. Но вот — о великая радость! — вращение стало замедляться, самолет круче опустил нос, переходя в размашистую спираль. Нарастала скорость. Еще секунда — и вращение прекратилось совсем, самолет теперь пикировал, и рукоятка управления в руке пилота ощущала все явственней плотность воздушного потока.

Жаль, что никому не дано было видеть лица пилота, его глаза! Они светились радостью. А трепещущая рука с великой осторожностью, как бы боясь спугнуть машину, выбирала ручку на себя, помогая самолету выйти из пикирования в горизонтальный полет.

Выйдя, он некоторое время сидел недвижно, приходил в себя. Если бы его потом спросили: "Сколько на это потребовалось секунд?" — он бы ответил с улыбкой: "Не знаю!"

Наконец он взглянул на альтиметр: осталось еще полторы тысячи метров высоты. Теперь он, словно встрепенувшись, поерзал немного на сиденье и оглядел кабину. Стрелки приборов замерли на своих привычных глазу местах — давление масла, бензина, да и по звуку мотор работал отменно. Козлов подумал: "Умеют строить моторы немцы!" Тут только заметил, как колени вздрагивают от недавнего напряжения ног. Потрогал их руками, желая успокоить. И, словно окончательно пробуждаясь от тяжкого сна, окинул взором весь мир вокруг…

Взглянул и поразился, будто увидел эту сказочную красоту впервые. Будто он и не замечал никогда этих ослепительно белых, громоздящихся навстречу солнцу башен облаков!.. А солнце — бог мой!.. Как оно великолепно, как громадно — с полнеба, ослепительное, — смотреть не смей!.. Как щедро оно рассыпало вокруг себя оранжевый дождь лучей, как розовило ими пухлые щеки облаков!.. Да и крылья его ребристо сверкали лаком. Дюралевые обтекатели на стойках, стальные ленты расчалок — все горело вокруг, с наслаждением купаясь в солнце. Грудь летчика наполнилась клокотаньем — захотелось петь, орать, смеяться. Он и засмеялся, зная, что никто его не видит. Хотелось все обнять вокруг, схватить в охапку все эти перламутровые облака… Он хохотал, смеялся до слез. Слезы мешали смотреть, и он сдернул на лоб очки, чтобы ветер и солнце осушили щеки.

Потом, чуть успокоившись, он бодро подергал ручкой, словно потаскал за уши машину, и сказал громко, хотя и не слышал своих слов:

— Вот она где, на тебя управа!

Он прибавил мотору газ и стал крутой спиралью взбираться ввысь, чтобы оттуда все повторить сначала.

Здесь мы его и оставим на время, и пусть яркое солнце поможет ему считать витки.

Труд укротителей будет всегда достоин восхищения!

"В конце концов самолет «зарегулировали» до того, что на одном из них коробка крыльев развалилась в воздухе. Летчик Б. Л. Бухгольц спасся на парашюте".

(В. Б. Шавров, История конструкций самолетов в СССР)

Бенедикт Леопольдович Бухгольц был третьим летчиком-испытателем, спасшимся на парашюте над Ходынским аэродромом.

В 1929 году он испытывал поликарповский тренировочный биплан П-2 с мотором М-6 в триста лошадиных сил. С испытаниями что-то долго не ладилось, и на заводе все старались улучшить самолет регулировкой.

В очередном полете 10 августа 1929 года самолет развалился

в полете, и летчик Бухгольц, морской командир, на которого я впоследствии взирал с восторгом, уже работая на заводе имени Менжинского, выбросился с парашютом.

Недавно мне попала фотокопия письма Бенедикта Бухгольца своей жене, в котором он ей рассказывает о своих переживаниях. Полагая этот документ в своем роде уникальным, привожу его здесь почти полностью.

"Отпуск мой откладывался и откладывался, но теперь благодаря одному обстоятельству он уже не сорвется, и я числа 20-го приеду в Саратов. До сего времени, когда я просил отпуск, ссылаясь на переутомление, мне его не давали, указывая на большое количество работы, а вот теперь после случая, происшедшего в субботу 10 августа… стал более реален.

Дело было следующее.

В субботу я, как обыкновенно, летал и, возвращаясь после выполнения полета на посадку на высоте 1200 метров, потерял в воздухе крыло, и самолет с ужасающей скоростью стал падать совершенно неуправляемым комком. Пришлось прибегнуть к парашюту, которым я и воспользовался, и, таким образом, испытав новый способ летания, имею удовольствие писать моей родной женушке…

Самолет упал на аэродроме и разбился, как я еще ни разу не видел, — все, даже мотор, разлетелось на мелкие кусочки, сам же благополучно спустился и повис на деревьях сада при клубе «Авиаработник» против дома Сытниковых — там, где мы смотрели картину, — помнишь?

Вечером немного выпили, и сейчас все в порядке, и чувствую себя очень хорошо. Боялся нервного шока, но его нет и в помине. "Unkrant vergeht nicht!" ("Мы не больны!")

Радуюсь жизни, радуюсь тому, что скоро увижу тебя и сынишку и снова смогу обнять моих родненьких.

Крепко целует вас и нежно обнимает счастливый папка.

Привет всем…"

2. Приемная на свежем воздухе

Ходынка все больше набирала сил в стремлении к зениту своей славы. Оказывается, он был уже не за горами, этот зенит: с каждым днем становилось заметней, что Ходынка тридцать первого года гудит все более басовито в своем моторном многоголосии. Не было еще на самолетах металлических пропеллеров, но на многих из них уже были кольчугалюминиевые крылья. И гофрированные четырехмоторные монопланы

проплывали над Ходынкой все чаще, поражая воображение грандиозностью размеров.

Говоря по правде, мне были больше по душе юркие истребители И-5. Они строились тогда на нашем заводе, и я мог видеть их каждый день в сборочном цехе и на заводском дворе. Мне и самому приходилось работать, иногда забравшись в кабину. Так что в каком-то из этих самолетов были и мои заклепки.

Особенно памятен мне один И-5, весь ярко-красный.

В пять часов утра почти каждый день к главным воротам Центрального аэродрома подкатывала голубая «испано-сюиза» Алксниса — средней величины открытая машина с изображением взлетающей цапли на радиаторе. Отечественных автомобилей в Москве было еще очень немного.

Едва она пересекала линию ворот, из комендантского корпуса с павильоном сверху для наблюдения полетов и с традиционной в то время на всех аэродромах «колбасой» — матерчатым черно-белым конусом на мачте, по утрам обыкновенно безжизненно повисшим, а днем туго надутым и указывающим направление ветра, энергично выходил комендант Зиновий Николаевич Райвичер и почти бегом устремлялся навстречу машине.

В это время Алкснис останавливал машину, хлопал дверцей и спокойно направлялся к коменданту. Райвичер, иссиня-бритый, выутюженный, вычищенный, подтянутый так, что и сам бы не смог к себе придраться по части выправки и формы, подлетал к Алкснису и в трех шагах от него приставлял ногу, беря под козырек:

— Товарищ начальник Военно-Воздушных Сил, на вверенном мне Центральном аэродроме страны все в порядке. Погода благоприятствует полетам. Летчик Попов через пять минут вылетит в пробный полет. Комендант Райвичер.

Начальник ВВС СССР Яков Иванович Алкснис. 1932 год.

Пока Райвичер докладывал, Алкснис смотрел на него, и глаза его улыбались. Райвичер еще три раза щелкал каблуками, делал шаг в сторону, лихо разворачивался плечом и наконец замирал в равнении налево.

— Доброе утро, Зиновий Николаевич.

— Здравия желаю, Яков Иванович, — расплывался сразу комендант, не в силах скрыть удовольствие, что все хорошо.

Его можно было понять. Он издавна очень любил свой аэродром, будучи его бессменным комендантом с 1925 года. Он был строгим поборником аккуратности и порядка. Сам исключительный аккуратист, Райвичер был грозой для тех авиаторов, которым претила опрятность, точность и тщательность во всем.

С утра в тихую погоду старт на Центральном аэродроме выкладывался левее комендантского корпуса, ближе к заводским низким постройкам и, когда Алкснис с Райвичером медленно направлялись туда, на старт уже выруливал маленький красный истребитель — поликарповский биплан И-5.

Удивительно, до чего ярко и сейчас, через сорок с лишним лет, я представляю себе всю эту обстановку раннего июньского утра 1931 года.

Алкснис — с орденом Красного Знамени на груди, с четырьмя ромбиками на голубых петлицах, очки и кожаный шлем сбоку на широком ремне, плотно облегающем гимнастерку. Я вижу, как они идут на старт. Алкснис, держа руки за спиной, не отрывает взгляда от И-5, а молодой летчик-испытатель Константин Попов с нарастающим гулом своего звездообразного девятицилиндрового

«юпитера» в 480 лошадиных сил срывается с места и, приподняв хвост машины, покачиваясь, пробегает метров пятьдесят и словно повисает в недвижном воздухе в трех метрах от земли; потом берет покруче угол и ввинчивается своим желтым пропеллером в утреннюю свежесть высоты.

Удивительно, до чего точно, во всех подробностях, рисуется мне этот и нарядный, и задиристый, сверкающий в горизонтальных лучах солнца ярко-красным лаком «истребок» И-5 — предел моих мечтаний!.. Но… должен честно признаться: этой сцены я видеть не мог.

Разбуженный отцом и еще как бы в полусне, я каждое утро вышагивал на свой завод. Вместе с гудком я становился за верстак и брал в руку молоток, чтобы приклепывать к обтекателю для цилиндров «юпитера» такого же «истребка» окантовки и петли. И от сознания важности своего скромного труда, от постоянного прикосновения к крыльям своей мечты я словно купался в счастье.

Ощущение сопричастности со счастьем начиналось еще задолго до проходной, когда вышагивал я вдоль липовой аллеи Петровского парка и как только ухо улавливало отдаленный гул мотора. Тут жадные мои глаза до слез искали в голубизне и неизменно находили поблескивающие на переворотах, бочках, иммельманах крылья… Утренней, дивной мелодией вливалась в меня песнь мотора. Она то замирала, то взметалась на две октавы вверх, чтобы там вдруг замереть, как замирает сердце на качелях, и вновь заклокотать.

Пока Костя Попов выводил свою мелодию где-то в высоте, Алкснис шагал взад-вперед вдоль линии предварительного старта. Алкснис любил молодых летчиков-испытателей и инженеров института и Военно-Воздушных Сил. Они это знали. И им хотелось выразить свое отношение к Якову Ивановичу, они с удовольствием брались выполнять этот утренний пробный полет на его истребителе. В тот день взлетел Константин Попов, а мог быть и Валерий Чкалов, или Александр Анисимов, или Александр Чернавский, или другие…

В ожидании этого ежедневного тренировочного полета Яков Иванович не был один на старте. Возле него собирались, как правило, молодые летчики, инженеры. Это значило, что начальник ВВС пригласил их сюда для первого знакомства. Узнал, услышал о том или другом способном командире и решил познакомиться лично сам.

Вместе с тем именно молодые командиры почему-то побаивались Алксниса. Я ни разу не слышал впоследствии, чтобы Яков Иванович кого-то строго и несправедливо наказал или,

скажем, отстранил с поста за проявленную смелость в суждениях относительно качества самолетов или методов боевой подготовки. Напротив, людей мыслящих, неравнодушных к недостаткам он сразу замечал и любил с ними советоваться.

Кстати, именно по его инициативе выпускникам Военно-воздушной академии имени Жуковского, летчикам, окончившим инженерный курс, стали выдавать диплом, где значилось впервые в практике "инженер — летчик". Среди первенцев, и вполне заслуженно, оказались Филин, Никашин и Петров — любимцы Алксниса. История когда-нибудь подробней разберется во всем — нет сомнения, эти люди многое сделали для могущества советской авиации в тридцатые годы. Ими, как и всем нашим славным Воздушным Флотом, руководил необычайно талантливый организатор, сын революции и своего народа Яков Иванович Алкснис.

Но вернемся на старт.

Алкснис все так же — руки за спину — вышагивал вдоль старта, когда к нему подошел молодой военинж Иван Никитович Квитко, заместитель начальника отдела НИИ ВВС известного ученого-аэродинамика Бориса Тимофеевича Гарощенко.

Вызов Алксниса ошеломил военного инженера, естественно, он перебирал в памяти свои грехи и огрехи, не слишком находил их и поэтому тем более волновался. Выждав момент, Квитко, бледный, взволнованный, подошел к Алкснису и, не слыша своего голоса, начал:

— Товарищ начальник Военно…

— Здравствуйте, товарищ Квитко, — к немалому его удивлению, Алкснис повернулся, будто сразу узнал его как старого знакомого, посмотрел в лицо добродушно и протянул руку.

Потом Квитко и сам не мог понять, как это само собой получилось, но через минуту они разговаривали с Алкснисом так, будто продолжали прерванный вчера разговор. После он толком не мог вспомнить, что отвечал Алкснису что-то относительно летных характеристик некоторых иностранных самолетов. К счастью, он хорошо их знал по журналам и специнформации. Алкснис внимательно слушал, не задавая каверзных вопросов относительно его работы в отделе Гарощенко. Так и не сказал ему ничего особенного, только, когда Попов сел и подрулил к старту, Яков Иванович заметил:

— Товарищ Квитко, мы продолжим этот разговор, я сообщу вам когда, а пока до свидания: мне пора лететь.

Алкснис стал застегивать под подбородком ремешок шлема, техник протянул ему лямки парашюта. Подошел Попов, доложил,

что самолет исправен и готов к полету. Алкснис приветливо поздоровался, крепко пожал ему руку. Застегнув на себе карабины лямок, повернулся и направился к самолету, потешно подбивая себя под колени тюком парашюта. Потом вспрыгнул на нижнее крыло огненного И-5, перекинул в кабину ногу и в секунду оказался в самолете. Мотор работал на малых оборотах, и машина, будто от нетерпения, вздрагивала всем корпусом.

Стоя поодаль, Квитко видел, как Алкснис поднял руку: "Прошу старт!" Стартер вытянул вперед руку с белым флажком: "Взлет разрешаю!" Мотор взревел, и красный истребитель, причесывая траву, вихрем ринулся вперед и незаметно оторвался.

Истребитель И-15 с оторвавшимися элеронами.

Летом 1934 года при государственных испытаниях И-15 в полете на высший пилотаж у Василия Андреевича Степанченка оторвались в воздухе оба элерона и повисли на кронштейнах. Управляя концами оставшихся на крыле элеронов и, главным образом, рулем направления, Степанченок сумел благополучно посадить на аэродром поврежденную машину.

В то время начальником управления НИИ ВВС был уже Иван Никитович Квитко… Он позвонил начальнику Военно-Воздушных Сил Я. И. Алкснису и доложил о происшествии.

Алкснис сказал: "Тут же садитесь в самолет, летите с оторванным элероном в Москву на Ходынку. Я вышлю автомобиль, который и доставит вас в Наркомтяжпром на площадь Ногина. Мы как раз совещаемся по качеству продукции, и это будет кстати".

Квитко, Степанченок, Филин и Петров сели в У-2 (двое на бортах по бокам кабины — У-2 все позволял!) и прилетели с куском элерона на Центральный аэродром. Их уже ждал

«паккард».

Они вошли на совещание, где присутствовали Ворошилов, Орджоникидзе, Алкснис, директора авиазаводов… Квитко передал элерон Алкснису, Алкснис — Ворошилову. Ворошилов встал с элероном в руках и обратился к Орджоникидзе:

— Вот, Гриша, полюбуйся, какую продукцию выпускает твой завод!

Орджоникидзе очень огорчился. Он еще ничего не знал о только что происшедшем в воздухе.

Меры, разумеется, были приняты самые радикальные, и в дальнейшем подобных разрушений органов управления на истребителях И-15 не наблюдалось.

Василий Андреевич Степанченок был тут же представлен к правительственной награде и получил орден Красной Звезды.

В 1931 году мне посчастливилось увидеть Якова Ивановича Алксниса.

Была ранняя зима, снежная, холодная, с лютыми ветрами. Склоны «Первомайки» — Московской областной планерной школы — были в глубоких сугробах. Планеристы в тот день летали со склона горы Лысой. Чтобы как-то выйти из трудного положения — ни у кого не было валенок, а планер нужно было затаскивать на склон по сугробам, — они с утра обматывали ноги поверх брюк и ботинок старым лакированным полотном от обшивки планеров. Затем окунали обернутые ноги в бидон с аэролаком и, осторожно подсушив их возле «буржуйки», чтобы не вспыхнули, целый день лазили но сугробам в этих несгибаемых «чеботах».

В этот обычный для планеристов воскресный день, когда мы были преисполнены радости ни с чем не сравнимого полета на одноместном планере, когда ты в воздухе пусть на сорок секунд, но один, без инструктора, без подсказок познаешь все сам методом, так сказать, свободного самопроникновения в стихию полета с горушки высотой в тридцать метров, — именно в такой обычный день на склоне Лысой появился никем не замеченный Яков Иванович Алкснис.

Был он один. Приехал на пригородном поезде. Высокий, в шинели, в буденовке, но без знаков различия. В то время он уже был начальником ВВС, сменив на этом посту Петра Ионовича Баранова, ушедшего руководить авиапромышленностью.

Первым Алксниса узнал Михаил Филиппов, сказал негромко:

— Ребята! Алкснис как будто?..

— Да ну! И вправду похож…

— Не может быть! Без ромбов?

— А может, все-таки он?

Яков Иванович подошел и представился сам, увидев замешательство планеристов. Стал расспрашивать, как строили планеры, трудно ли выкраивать время для занятий в планерной школе. Парни наперебой весело и непринужденно рассказывали о своих делах и заботах. Он слушал, не скрывая доброй и удивленной улыбки. По-видимому, был очень доволен, что надумал приехать инкогнито: просто хотелось увидеть работу в самом повседневном виде. Алкснис был страшно доволен, что здесь его не встречали, не устроили парадного смотра, где все в порядке и… ничего не видно… и так трудно бывает разглядеть живое дело.

Выслушав планеристов, он назвал их энтузиастами — тогда в это слово вкладывалось высокое значение. Увидев странную обувь на энтузиастах, Алкснис немало подивился. Даже пощупал сам, мол, из чего.

Планеристы, однако, замялись. Смущенно помалкивали. Аэролак-то был лимитным материалом, а они его расходовали не по назначению…

Яков Иванович, ничего не понимая, смотрел на присмиревших ребят, чувствовал, что вопрос задал едва ли не бестактный, и постарался опять вывести их на разговор.

— Ну скажите, по крайней мере, как вы их называете?

— «Несгибаемые»… "Чеботы с бугая"…

— А все же любопытно, как вы это делаете?

Пришлось рассказать всю «технологию» изготовления «чеботов».

Яков Иванович, улыбаясь, выслушал, подивился изобретательности юных планеристов. Потом записал что-то в блокнот.

В тот день он еще долго смотрел на полеты, расспрашивал подробнейшим образом о планерах. Ему показали рекордно-тренировочный Г-2 Владислава Грибовского, учебный ИТ-4 Игоря Толстых, «Гамаюн» — трех друзей-конструкторов Дубровина, Вахмистрова и Тихонравова. Все эти планеры летали в тот день. Очень доволен остался Алкснис и благодарил планеристов за старание.

А через неделю на «Первомайку» прислали обмундирование. Инструктору Леониду Козлову, бывшему беспризорнику, был выдан бесплатно кожаный реглан на меху. Всем планеристам — валенки, меховые перчатки, меховые жилеты, шлемы, шерстяные подшлемники, свитеры и летные очки.

С того дня планеристов в тридцатые годы, как ни трудно было в стране, одевали хорошо.

Таким нам впервые представился незабвенный Яков Иванович

Алкснис.

Полагаю, небезынтересно узнать, как Алкснис научился летать. Вот что рассказывает маршал авиации С. А. Красовский.

"Как-то Яков Иванович вызвал к себе летчика-испытателя Писаренко и спросил:

— Сколько требуется времени, чтобы научиться летать?

— Два-три года, не меньше! — ответил Писаренко. — В летной школе курс три года…

— А за три месяца можно?

— Вряд ли! — пожал плечами летчик.

— Так вот, — твердо сказал Алкснис, — я буду самым добросовестным учеником. Летать будем утром и вечером ежедневно. Ночью буду изучать теорию. Согласны обучать меня?

— С удовольствием, Яков Иванович! — ответил Писаренко. — Только за три месяца… — и, не договорив, смущенно развел руками.

Так начались ежедневные полеты.

Этот разговор состоялся весной 1929 года, а уже летом печать сообщила:

"21-го июля зам. нач. ВВС РККА тов. Алкснис и ст. летчик НИИ тов. Писаренко, поднявшись с Московского Центрального аэродрома в 2 часа 32 минуты утра, совершили беспосадочный перелет до Севастополя, где и снизились в 8 часов утра. Самолетом управлял тов. Алкснис".

("Вестник Воздушного Флота", 8, 1929 г.)

В той же заметке сообщалось, что летели они на новом самолете конструкции инженера Н. Н. Поликарпова, показав при этом среднюю скорость 233 километра в час, что было значительным достижением, если учитывать расстояние в 1300 километров общего пути.

Но напрасно было бы думать, что Алкснис на этом и остановился, как у нас говорят в авиации, научившись "держаться за ручку" — пилотировать при страховке опытного летчика.

Должен признаться: и сейчас все это вызывает в равной мере и удивление и восхищение. Ведь, чтобы проделать над собой такой опыт — за несколько месяцев научиться отлично летать на ряде самолетов разведывательного и истребительного типов, овладеть высшим пилотажем, бомбометанием, стрельбой, маршрутными полетами и всем тем, что обязан уметь делать боевой летчик, — Алкснис проявил не только исключительную волю, мужество, редкую целеустремленность и трудолюбие, но и исключительные летные способности.

Может возникнуть вопрос: для чего же все понадобилось?

Главная его идея заключалась в том, чтобы приобрести

моральное право проверять в полете мастерство пилотирования любого летчика, а если потребуется, то и показать на личном примере, как нужно пилотировать.

Не проще ли было доверить эту работу соответствующим инспекторам? Разумеется, проще. Но тогда он не был бы Алкснисом — не знал бы почти каждого своего летчика в лицо, не знал бы, как каждый из них летает, каковы способности каждого и как они осваивают новую технику.

Велик был авторитет у Якова Ивановича, и, любя сам летать, он заботился, чтобы и другие летали много и хорошо.

3. Пожар на "ТБ-5"

Собственно, задание было уже выполнено. Самолет снижался в испытательной зоне Центрального аэродрома… И здесь их охватило великолепное настроение! Любопытно, что раскрепощение нервной системы, наступающее сразу после испытательной части полета, приводит в восторженное, веселое состояние даже очень сдержанных людей — абсолютно трезвые люди отдаются кипящему внутри веселью с непосредственностью подростков.

Даже Александр Васильевич Чесалов и Даниил Степанович Зосим пели, чего за ними как-то не замечалось на земле при самой благоприятной обстановке. И вдруг!..

Раздался удар, началась страшная тряска. Зосим — на нем был парашют — припал к левому иллюминатору впереди и мгновенно отпрянул:

— Горим!

Затем Тайцу и Чесалову представилась весьма удивительная картина: Зосим с поразительной, неправдоподобной скоростью шмыгнул по фюзеляжу в хвост к задней турели. То, что на земле потребовало бы минуты времени, тут произошло за каких-нибудь две-три секунды… На земле он постарался бы аккуратно пролезть под перекладины шпангоутов, заботясь не зацепиться парашютом, не раскрыть его, хотя при этом ничего бы и не случилось. Здесь же парашют ему был нужен, как никогда в жизни, а он проскочил так, словно на нем вместо парашюта был ком мыльной пены.

Чесалов мигом бросился к тому же иллюминатору, от которого отпрянул Зосим, и с криком "Надо прыгать!" вскочил на возвышение у борта, приподнялся на руках к турели, перевалился за борт и пропал из глаз.

Иллюминатор освободился, и Тайц — теперь настала его очередь — так же проворно подбежал к нему и в страхе отпрянул, увидев двухметровый хвост огня: он тянулся от заднего мотора.

Однако пора объяснить, что здесь, на ТБ-5, - тяжелом бомбардировщике конструкции Дмитрия Павловича Григоровича постройки завода имени Менжинского, моторы были установлены в мотогондолах попарно — тянущий и толкающий. Гондолы как бы повисали на подкосах под крылом слева и справа от фюзеляжа, и под гондолами как раз находились колеса шасси.

Пламя, охватившее весь задний левый «юпитер», почти лизало нижнюю поверхность крыла в том месте, где находились бензиновые баки, час назад залитые по пробки.

Вся эта впечатляющая картина огненного шлейфа была великолепно видна Тайцу через иллюминатор. Еще более острое зрелище взрыва бензобаков Тайц нарисовал в своем воображении, и это, прямо скажем, придало ему бездну энергии. В долю секунды он проскочил вверх через турельное кольцо и оказался на «крыше» фюзеляжа, повторяя про себя единственную фразу:

"Чего ж я медлю?. Надо прыгать, да побыстрей! В любой момент может произойти взрыв!"

Лишь только плотный поток заставил его упереться в турель что было сил, он увидел далеко внизу и позади самолета раскрытый парашют. "Чесалов. Все в порядке!" Затем он увидел Зосима. Тот стоял в круге задней турели, держась рукой за кольцо парашюта, и смотрел на Тайца, очевидно ожидая, что будет делать он.

А в Тайце стали бороться два противоречивых чувства: "Прыгать!" и "Лучше не прыгать!"

Держась за поручень левой рукой, Тайц уселся поудобней на поверхности фюзеляжа и нащупал правой рукой кольцо. Сам не отрывал взгляда от пылающей моторной гондолы. И тут то, что он увидел, поразило его. Огненная звезда мотора начала медленно наклоняться и, клюнув, опрокинулась вниз на стойки шасси, но не упала, как можно было ожидать, а так и застряла между корпусом гондолы и колесом, продолжая гореть.

Взору Тайца представилась еще обгорелая стенка позади переднего уцелевшего мотора. К счастью, пламя туда не перебросилось, но из металлической перегородки торчали обгорелые трубы, тяги, рычаги…

Между тем пожар на повисшем моторе постепенно замирал. Тайц прыгать не торопился. Он даже полез обратно в фюзеляж, показав Зосиму, чтобы тот шел к нему на случай вынужденной посадки и аварии: в хвостовой турели оставаться ему небезопасно.

Снова оказавшись с Зосимом в центральной части фюзеляжа, они сидели и ждали, что будет дальше. Стало ясно, что летчик, штурман и механики самолет не покинули, однако что там творится у них впереди, было не видно.

Они были отрезаны от экипажа, потому что кабины между собой не сообщались.

Все же было заметно — самолет управляем. Это они видели по плавным эволюциям, по движению элеронов на крыле. Самолет планировал в направлении небольшого заводского аэродрома. Пилотировал самолет Михаил Михайлович Громов; по-видимому, он решил для большей надежности садиться на ближайший аэродром.

Уже низко над землей Тайц заметил водонапорную башню: она была на пути, и он подумал: "Как бы ее не зацепить!" Тут летчик снова запустил левый, ранее выключенный передний уцелевший мотор и подтянул им вперед, переваливая через здания на краю аэродрома.

Они, конечно, ждали, что повисший мотор оторвется, как только колеса коснутся земли. Но вот колеса покатились, а мотор продолжал висеть. Вообще посадка произошла вполне нормально, и самолет продолжал еще бежать по траве, когда экипаж стал выпрыгивать из него. Тайц увидел, что и Громов выскочил из самолета и побежал от него прочь, не отставая от других: опасность взрыва еще не миновала.

Тут уж никто из них не рассуждал — просто поддались инстинкту.

Отбежав метров пятьдесят, остановились, и тут только сразу заговорили все, обсуждая случившееся.

Самолет стоял, под крылом в стойках шасси застрял мотор, признаков пожара не было. Даже стало неловко за свою запоздалую суету.

На «санитарке» всех отвезли на Центральный аэродром. Там уже было известно, что Чесалов приземлился на парашюте вполне благополучно.

М.М.Громов

После происшествия возникла такая обстановка: Чесалова обвинили ни много ни мало в трусости и осудили его поведение — сочли, что он раньше времени покинул самолет. Всех остальных чуть ли не возвели в герои — дескать, они не испугались пожара и держались "до победного конца"… И так как самолет был сохранен и все уцелели, то действительно такой «расклад» оценок поведения людей мог показаться правомерным.

Все зависит от того, как посмотреть: с какой позиции, в какое время, с каким настроем.

Помню, примерно в то же время, году в тридцать третьем, в Тушине — это было в Центральном клубе имени Косарева — зимой произошел такой случай.

В воздухе на учебном самолете У-2 каким-то образом отсоединилась амортизирующая стяжка, поддерживающая посадочную лыжу в горизонтальном положении: в то время самолеты зимой летали на лыжах. Освободившийся тяжелый нос лыжи опустился вертикально вниз, и на старте увидели, что в таком положении самолету не сесть нормально — авария неизбежна!

Это же поняли в воздухе и пилот с механиком, к сожалению, не помню их фамилии.

И вот пилот издали стал планировать на аэродром по прямой, а механик вылез на нижнее крыло биплана и, держась за стойки, прошел по нему вперед, затем сел на лобик крыла, спустил ноги на узел шасси и далее, вцепившись за поддерживающие крылья стальные ленты-расчалки, наступил обеими ногами на хвостовую часть лыжи. Своим весом он сбалансировал лыжу так, что она снова задрала свой нос и заняла горизонтальное положение. Летчик это хорошо видел из кабины и тут же, убрав газ, пошел на посадку.

Самолет приземлился с механиком, стоящим на лыже!

Героизм?.. А что? В определенной мере. Подвиг несомненный. Так это и восприняли. Экипаж был представлен к правительственным наградам и удостоен ордена Красной Звезды.

В тридцатые годы это была очень редкая и высокая награда. На тех, кто шел по улице с Красной Звездой на груди, смотрели с нескрываемым уважением.

Взгляд на только что рассказанную историю несколько изменился, когда история эта повторилась. То есть нашелся экипаж, который в точности воспроизвел захватывающую дух посадку с человеком, стоящим на лыже.

И что же? Последовали награды?.. Нет. Совсем наоборот. На этот раз поинтересовались, каким образом отсоединилось ушко проволочной растяжки носовой части лыжи.

Задали вопрос: "Что это? Разгильдяйство… или специально подстроенная самим экипажем штука, чтобы отличиться?.."

Конечно, разобрались. Это оказалось просто. Получился огромнейший конфуз. Вместо орденов товарищи, как говорится, «схлопотали» совсем иное. Больше подобных происшествий с расчалками лыж на самолетах У-2 не повторялось.

4. Взрыв пушки

Было основание и у Козлова гордиться своим орденом. Позже у него появились и более высокие награды, но этот скромный, лаконичный красноэмалевый орден он ценил выше всех своих наград.

Да и понятно. Так уж устроен человек: тем большую радость ему приносит награда, чем более он сам сознает, что досталась она по достоинству, за выполненное им дело, которым он вправе гордиться. Человеку бесконечно дорого, когда в большом общем труде люди умеют заметить и по справедливости оценить и его труд. Причем сразу же, и оценить объективно — не выше и не ниже, без скидок и преувеличений. Я знал дважды Героя, который

больше всего гордился одним боевым орденом, полученным от командарма сразу же после трудного боя.

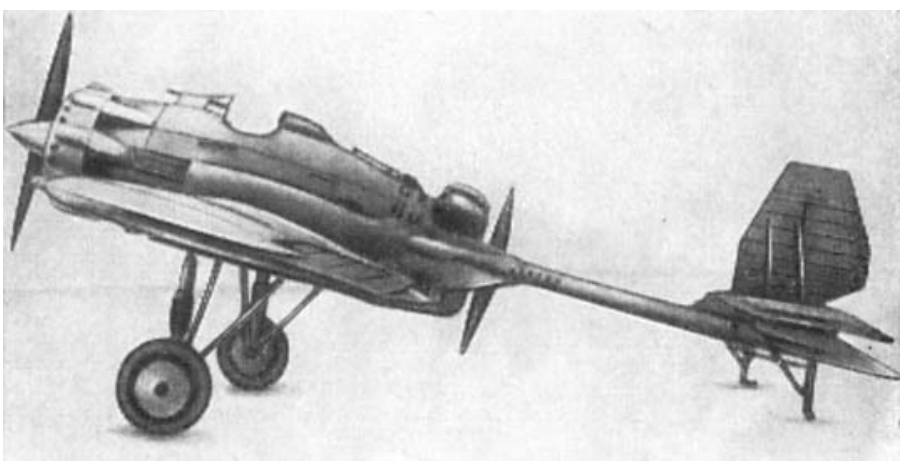
Всю жизнь он помнил, как командарм обнял его, расцеловал по-русски, троекратно, снял со своей груди боевой орден и приколол ему на грудь.

Свой первый орден — Красную Звезду за номером 27 — Иван Фролович Козлов получил от Михаила Ивановича Калинина 20 мая 1932 года, на следующий день после совершенной им самоотверженной посадки на поврежденном взрывом самолете.

Начальник ВВС Я. И. Алкснис перевел Козлова из НИИ ВВС в ЦАГИ, возложив на него обязанности летчика-испытателя и начальника летно-экспериментальной станции.

Здесь Козлов и отличился при испытании двухмоторного пушечного истребителя оригинальной конструкции Чернышева.

Летчик — единственный член экипажа в этом самолете — помещался в гондоле между двумя моторами «юпитер»: одним — тянущим спереди, другим — толкающим сзади. Гондола располагалась на крыле в центре. По бокам ее к крылу присоединялись две балки — две трубы, к которым крепилось обыкновенного вида хвостовое оперение.



Опытный пушечный истребитель И-12.

Так выглядел опытный истребитель И-12 (АНТ-23) — "Бауманский комсомолец" — конструкции молодого инженера, одного из помощников Андрея Николаевича Туполева — Виктора Николаевича Чернышева.

Главной особенностью этого невиданного для той поры самолета были две трехдюймовые безоткатные пушки Курчевского, расположенные в балках-трубах.

Применение подобной, можно сказать, тяжелой для

одноместного небольшого самолета артиллерии было настолько смело, дерзко, что в случае успеха самолет мог бы стать самым мощным в огневом отношении самолетом-истребителем, не знающим себе равных.

Сидя между моторами в кабине над крылом, Козлов мог видеть слева и справа от себя казенные части пушек — здесь происходила перезарядка снарядов.

На первых порах, пока шли доводочные испытания без стрельбы, пушки, естественно, не влияли заметно на самолет. Потом пришло время приступить к стрельбе: в конце концов, квинтэссенция оригинальной конструкции была в пушках.

Отправлял в полет Козлова инженер-вооруженец Борис Сергеевич Вахмистров. Старый служака, он-то свое дело знал. Сам стрелял из таких пушек на полигоне не раз, и теперь, когда Козлов стал натягивать на себя парашют, Вахмистров светился добродушной, безмятежной улыбкой.

Он, вероятно, хотел укрепить в Козлове уверенность в успехе дела, приободрить. Во всяком случае, вооруженец заговорил в шутливом тоне:

— Иван Фролович, поверь, очень мягко бьют. Не пушки, а хлопушки!.. Никакой отдачи. У моей централки отдача больше! Словом, пали себе спокойно. Пали, как по чиркам… Можешь даже сразу из обоих стволов.

— Хм, — взглянул Козлов, — так ты, Борис Сергеевич, и впрямь советуешь сразу дуплетом?

— А что? Я в них верю, как в свою централку!

Козлов подошел к кабине, взялся рукой за обшитый кожей мягкий борт и обернулся:

— Нет, Борис Сергеевич, стрелять я стану сперва из одной, скажем, начну вот с левой… А потом попробую другую.

— Добро. Как знаешь, — ответил инженер и отошел. Козлов стал пробовать моторы.

Набрав нужную высоту над полигоном, летчик сделал круг, увидел знак на земле "Стрелять разрешено" и развернулся на боевой курс.

Он посмотрел на левое крыло, на пушку: "Ну что ж, пожалуй, надо начинать!" Однако еще помедлил, не сразу нажал на кнопку. Некоторое время приглядывался, примеривался к ней пальцем. Кнопки обеих пушек были в баранке ручки управления.

"Начали!" — скомандовал он себе даже с досадой и надавил на кнопку.

В тот же миг слева раздался такой адский взрыв, что летчику почудилось, будто в левое крыло угодила молния, ослепила глаза. Машина вскинулась, как лошадь в испуге.

Инстинктивно он убрал газ моторам. И первым его сознательным движением было отстегнуть ремни! Уже отбросив их назад, он оглянулся влево, где только что вздыбилось зловещее сияние.

Вид крыла заставил его содрогнуться.

Против казенной части обшивка крыла была взорвана. Рваные углы ее загнулись, перекорежились, внутри виден был изуродованный каркас. Но главное, что он увидел в следующий момент, привело его в леденящий трепет: из соединительной балки — стальной трубы, на которой крепился хвост и которая одновременно являлась основанием ствола пушки, — был вырван изрядный клок вместе с частью соединительного фланца. Над брешью трубы, над порванной обшивкой крыла выглядывал еще спутанный пучок каких-то тросов.

"Порвано управление!" — обожгла его мысль. Но, тронув ручку, он даже удивился: "Действует!"

Он понимал, что хвостовая балка теперь может оторваться в любой момент, улететь назад вместе с хвостом… Тогда…

Прыгать! Прыгать!! Скорей, скорей! Он энергично выжал себя, опираясь на борта локтями, но замер на мгновенье и снова опустился на сиденье.

"Но самолет-то ведь держится?"

Потряхивая всем корпусом, самолет действительно почему-то летел — не падал. Не разрушаясь, летел с небольшим снижением. Моторы работали мягко и ровно. Напружинившись весь, Козлов гипнотизировал теперь взглядом рваную брешь. Хвост мелко вздрагивал, даже через тряску моторов слышался его зуд.

"Если бы знать, когда, в какой момент он отлетит?"

И все же летчик не прыгал. Он медлил, понимая, что прыгать нужно именно сейчас!.. Понимал, если оторвется хвост, ему не выбраться из беспорядочно падающей с большими перегрузками машины. Но он не прыгал…

Конечно, нельзя не разделить его сомнения: покинуть эту машину было не так-то просто. Позади кабины летчика вращался пропеллер толкающего мотора, остановить его было нельзя. Он продолжал бы вращаться от набегающего потока ветра, если бы даже летчик и выключил мотор, и был опасен, как нож мясорубки.

Козлов продумал кое-что заранее… "Если придется прыгать — свалю машину на крыло в скольжение, а сам выброшусь в противоположную сторону!.. Так винт не достанет!"

Но то были рассуждения. Здесь же, в реальной обстановке, когда машина висела на волоске от разрушения, он не сомневался: чуть тронь ее порезче, и она вся разлетится в клочья.

И в самом деле, в этой обстановке трудно было на что-нибудь решиться.

"Ну а если выпрыгнуть, — продолжал рассуждать Козлов, — кто потом узнает, отчего взорвалась пушка?"

Не приняв никакого решения, он с величайшей осторожностью стал разворачиваться в сторону Центрального аэродрома. Теперь он понял, что торчащий из крыла клубок — трос от проводки к стабилизатору, и, стало быть, если штурвальчик стабилизатора не трогать — можно, пожалуй, сесть и так… Но можно и не сесть… если отлетит балка при развороте, при заходе на посадку!

В споре с собой он медлил. Самолет планировал по прямой, и аэродром неотвратимо надвигался. Стрелка высотомера довольно быстро склонялась влево. Пятьсот… Четыреста… Триста метров…

"Ну, теперь не выпрыгнуть, если и отлетит балка! А если отлетит — будут гадать: какого черта не прыгал, дурак? А… все равно поздно!.. Буду садиться!"

Летчик как бы сразу определился. Он перестал смотреть на развороченную балку и сосредоточился на пилотировании. У земли воздух был неспокойный, побалтывало, хвост затрясся еще сильней. И ноги летчика вздрагивали на педалях, а онемевшая рука до боли сжимала ручку.

— Еще немного!.. Еще, еще… — умолял он машину. — Так, так, еще… Мо-лод-чина!.. Дер-жись!.. Осталось пятьдесят метров, тридцать, двадцать… Хо-ро-шо! — закричал он, когда самолет выровнялся над травой… И в этот момент балка переломилась!

Но под колесами уже была земля.

В порядке справки:

"Хвостовые балки сделаны были из водопроводных труб, обточенных снаружи и внутри до диаметра 170 миллиметров, и толщины стенок от 3 до 1 миллиметра".

"…Но главное — летчику невозможно было покинуть самолет при аварии, попадание его в задний винт было неминуемо, а аварийных устройств тогда еще не было".

(В. Б. Шавров, История конструкций самолетов в СССР)

5. Северный полюс наш!

Поразительное это было стремление смелых людей к таинственной вершине земной оси — Северному полюсу!

Дерзали сперва на кораблях. От них, затертых льдами, двигались на собаках… Покончив с провиантом, съедали собак и шли пешком…

Каких поправок не приходилось вносить при новых попытках претворить в жизнь мечту человечества о покорении полюса!

Но это были лишь робкие шаги по сравнению с теми, что стали предприниматься с появлением воздухоплавания. Люди сочли, что теперь «взобраться» по воздуху на полюс проще простого.

Первым, а потому его можно назвать дерзновеннейшим, был швед Саломон Андрэ. В 1896 году он вылетел на полюс на воздушном шаре…

Надо полагать, он отдавал себе отчет, сколь ничтожны у него надежды на успех. Стоит только чуть вдуматься, чтобы представить, на какой былинке, гонимой вечным изменником ветром, он отправился в бескрайнюю страну ледяных штормов, снежных бурь, сказочного северного сияния и вечного безмолвия.

Конечно, они — Андрэ и его спутники — пропали без вести. Словно испарились в необъятной стихии. Узнали о них через много лет.

В последующие годы, с появлением управляемых аэростатов — дирижаблей — стремление людей к полюсу заметно усилилось. В 1908 году, например, предпринимается едва ли не интернациональная экспедиция на дирижабле «Америго». В ней принял участие и наш соотечественник Николай Евграфович Попов.

Он был военным корреспондентом петербургских газет и, раненный в грудь навылет, попал в госпиталь. Там, постепенно поправляясь, он «заболел» идеей путешествия к Северному полюсу.

Выздоровев, он направляется в Исландию для изучения корабельного дела и мореплавания, поступает матросом на рыболовную шхуну и долгое время плавает на ней в северных широтах. Узнав из газет о готовящейся экспедиции, Николай Евграфович тут же устремляется во Францию, чтобы предложить свои услуги инженеру Ваниману.

При строительстве дирижабля Попов сперва работает слесарем, затем становится механиком. В этом амплуа он вылетает в составе команды «Америго» на полюс.

Бензиновый мотор с пропеллером мог сообщить дирижаблю скорость в тридцать километров в час, но они выбрали для путешествия попутный ветер.

Прошло уже много часов полета, и дерзатели плыли над Ледовитым океаном, когда вдруг оторвался от гондолы гайдроп — канат, на котором был подвешен контейнер весом в семьсот килограммов, в нем хранился главный запас провианта.

Стоя на вахте у штурвала, Попов продолжал направлять

корабль к северу, но капитан с грустью решил вернуться обратно. Они повернули на юг, однако скорость воздушного корабля была так мала, а скорость ветра так велика, что дирижабль продолжал лететь на север хвостом вперед.

Тогда они выпустили часть газа и снизились в надежде на меньший ветер у поверхности океана, но все было напрасно: у воды ветер лишь сильнее трепал ослабевшую, сморщенную оболочку и каждую минуту готов был швырнуть их в штормовые волны.

Спастись удалось благодаря редкому везению: их подобрало подвернувшееся норвежское судно. Иначе пришлось бы разделить участь несчастного Андрэ.

Николай Евграфович Попов на этом, однако, не успокоился. Испытав соленую купель в столь прохладных водах, он тут же помчался в Париж — в этот центр нарастающей тогда мировой авиационной лихорадки, — и принялся там учиться летать на аэроплане.

Далее остается лишь воздать должное смелости Попова, редкому упорству, ибо в скором времени — в том же 1908 году, пользуясь наставлениями лишь механиков, он и в самом деле выучивается летать на биплане братьев Райт и, таким образом, становится, очевидно, первым русским авиатором-пилотом аэроплана.

Трудно теперь сказать, сообразил ли уже тогда Попов, что покорить Северный полюс человеку суждено лишь посредством самолета? Во всяком случае, он ни к каким последующим дирижабельным экспедициям себя больше не готовил, а занялся с удвоенной энергией освоением полетов на аэроплане.

Теперь совершим прыжок во времени на тридцать лет вперед, чтобы возвратиться к Центральному аэродрому.

"Ровно в 5 часов утра 22 марта 1937 года я был на аэродроме, — вспоминает Михаил Васильевич Водопьянов. — Договорились с командирами кораблей: первым на старт выруливаю я, за мной — Молоков, Алексеев и Головин.

Как только приехал О. Ю. Шмидт, мы с ним поднялись на второй этаж Центрального аэродрома.

Лететь можно. Видимость от 2 до 4 километров, но погода ухудшается.

— Разрешите, Отто Юльевич, запустить моторы? — обратился я к начальнику экспедиции.

— Запускайте.

Взмах белым флажком. Даю полный газ. Четыре мотора с ревом отрывают машину от аэродрома.

Внизу мелькнули Белорусский вокзал, площадь Маяковского.

Вот он, Кремль! До свидания, Москва! До скорой встречи[2]

Эти корабли — туполевские ТБ-3 — достигли сперва самой северной точки суши — острова Рудольфа. Там была подготовлена для них база, и оттуда они дерзали к полюсу.

Первому удалось сесть на полюс М. В. Водопьянову, он выбрал с воздуха удобную для посадки льдину. Это историческое событие произошло 21 мая 1937 года в 11 часов 35 минут.

Но за несколько дней до этого, 5 мая, первым над полюсом пролетел, выполняя разведку, Павел Головин. За этот подвиг первооткрытия Северного полюса с воздуха Головин был удостоен звания Героя Советского Союза. Я не без гордости говорю об этом — в тридцатые годы Павел был видным планеристом-рекордсменом, участником ряда коктебельских планерных слетов, вошедших теперь в историю нашей славной авиации.

На Центральном аэродроме Павел Головин появился в 1930 году.

Павел был большой, сильный, рвущийся к славе летчик. Запомнился он мне и великолепной внешностью: широкоплечий, крупный, очень ладно «скроенный», в туго подпоясанном кожаном реглане. Мужественное лицо, ослепительная и в то же время насмешливо-добродушная улыбка — вот, собственно, то главное, что создавало его внешний облик. Что касается некоторых черт его внутреннего мира, то, как мне кажется, он в определенной мере выявляет их сам в своих записках.

"Мы были очень бедны тогда. Вот что представляла наша школа, из которой вышло, несмотря на ее убожество, немало хороших летчиков.

Нашей летной группе дали самолет «Анрио-14», старенький четырехколесный рыдван со сломанным мотором, ржавыми тросами, лентами, с дырками в плоскостях. На лютом морозе нам пришлось чистить, приводить самолет в порядок и заниматься переборкой мотора.

К весне самолет был готов. Он стоял у нас в рваной палатке, набитой всяким авиационным хламом. Ветер полоскал лохмотья, и вид палатки вместе с суетящимися вокруг чумазыми парнями напоминал цыганский табор.

Дали нам инструктора — Сережу Огородникова, молодого летчика, слушателя Военно-воздушной академии. Хотя полетов не было, он аккуратно каждый день приходил на аэродром и подолгу разговаривал с нами. Когда поле очистилось от снега, Огородников стал показывать нам рулежку по земле.

Никогда мне не забыть этих первых минут знакомства с живой машиной. Рев мотора казался какой-то необыкновенной музыкой, а вид скользящего по земле самолета — изумительной

по красоте картиной…

Механика мы с первого же дня окрестили «бородой». Его мы боялись и недолюбливали за унтер-офицерские привычки и постоянное распекание по малейшему поводу. Всегда он кричал, ругался, торопился и торопил других. Но дело свое знал прекрасно и любил его.

"Борода" терпеть не мог всяких белоручек, чистюль и хвастунов. Стоило кому-нибудь из курсантов расфрантиться или прицепить на рукав френча «ворону» — знак, показывающий принадлежность парня к авиации, — «борода» начинал злиться и придираться. Кончалось это обыкновенно тем, что франт получал дисциплинарное взыскание: собирать окурки на аэродроме или с бидоном бежать в нефтелавку за керосином.

Перед стартом машину осматривал наш старший механик. Много неприятных минут пережили курсанты из-за этих осмотров. Представьте себе, новичок отправляется в первый самостоятельный полет. Понятно, волнуется, немножко трусит.

Появляется «борода». Тщательно осматривает мотор, тросы управления. Закончив осмотр, гладит «аврушку» по фюзеляжу, вздыхает и говорит, ни к кому не обращаясь, но с ударением, относящимся ко всем и в первую очередь к пилоту:

— Хорошая была машинка!

Вот и извольте летать с таким настроением!

Когда самолет взлетал, наш механик поднимал палец и бороденку кверху и кричал тем же невозмутимым тоном:

— На-а-род, приготовиться! Сейчас запасные части собирать будем!

Стоило только сделать неудачную посадку, погнуть немного ось или сломать ножку, что в учебных полетах считалось пустяком, как появлялся «борода» и объявлял:

— Я так и знал!

Ох и не любили его за это! Считалось почти доказанным, что, если «борода» на старте, то поломка обеспечена… И появлялся он всегда внезапно, как демон в опере.

Рассказывали такой занятный случай. Курсант отправился в четвертый самостоятельный полет — «бороды» на старте не было. Когда же курсант шел на посадку и выравнивал самолет, вдруг он увидел: в канаве торчит «борода». Парень так растерялся, что посадил самолет на одно колесо и сломал ножку.

— Я так и знал! — хладнокровно сказал «борода», вылезая из канавы".

Свой первый самостоятельный полет Павел Головин воспринял так:

"Рассказывают, что многие в таких случаях поют песни,

читают стихи, а я, радуясь, как ребенок, начал смеяться. Смеялся, видимо, потому, что ни петь, ни читать стихов не умел…

…Этот день лучший в моей жизни. Мне кажется, даже лучше того, когда я пролетал над полюсом…

Однажды Огородников, летая со мной, сделал мне замечание, что при посадке я слишком низко выравниваю самолет. Я же держался другого мнения и не послушался Огородникова, которому вторично пришлось заметить мне, что если я буду так выравнивать машину, то она стукнется о землю. Во мне заговорило упрямство и самолюбие, и я попросил Огородникова не помогать мне.

Инструктор согласился, и мне пришлось опозориться перед всей школой. Самолет при посадке сделал такого «козла», что Огородникову пришлось включить мотор и пойти на второй круг. Он еще в воздухе ругал меня, а я проклинал свое упрямство.

Эта черта моего характера играла роль палки о двух концах. Упрямство помогло мне стать летчиком, но оно могло и погубить меня…"

И погубило!.. Увы, милый, дорогой Паша! Ты, что называется, как в воду глядел: упрямство — я бы еще расшифровал — самоуверенность, потеря самоконтроля. Ах, скольких людей, и не только в авиации это погубило!

Теперь, через тридцать три года после его гибели, об этом можно сказать откровенно.

После перелета на Северный полюс Павел Головин добился наконец того, о чем страстно мечтал: поступил к Николаю Николаевичу Поликарпову на опытный авиационный завод работать летчиком-испытателем. Летал он, конечно, великолепно, но в летных испытаниях был полнейший новичок.

Так и получилось — довольно нелепо и безрассудно. Головин полетел на поликарповском опытном СПБ и пренебрег советом более опытного летчика — так иногда бывает, когда молодой, полный сил летчик хочет сразу же «заявить» о себе главному конструктору.

Первую СПБ испытывал Борис Николаевич Кудрин. Он специально отметил сложность машины в управлении, неустойчивость, особенно на виражах… Кудрин ведь охарактеризовал поведение самолета на виражах как недопустимое и сказал об этом Головину.

И что же? На втором же полете Павел Головин, будто бы наперекор, согласился сразу же лететь "на отработку виражей".

Ну а дальше произошло то, что СПБ на первом же вираже сорвалась в штопор, и из штопора вывести ее не представлялось никакой возможности…

6. Отец и сын

Помню старый отцовский реглан,
Что отец надевал на полеты.
Он на многие годы впитал
Все, чем пахли тогда самолеты.

В этих поэтических строках Клавдий Егоров высказал, сколь прочно память его хранит все дорогое сердцу, что связано с Ходынкой.

Военный летчик и планерист К. А. Егоров.

Но кто же такой Клавдий Егоров?

Прежде всего, пожалуй, это был изумительной души человек… Человек, способный своими искрами зажигать человеческие сердца!

Мы познакомились на планеродроме под Москвой в 1932 году. Маленький, подвижной, вечно восторженный, просветленный, верящий всегда во что-то важное, нужное, он сам, собственно, еще учился летать в свои восемнадцать лет и уже учил летать других, учил любить воздух, крылья, нервюры, лонжероны, стрингера, клей, гвозди, рейки, полотно и, конечно же, непередаваемую прелесть свободного полета на легких

полупрозрачных крыльях! Все это любить Клавдий учил мальчишек и девчонок — своих сверстников.

Он отправлялся в школы, в ФЗУ, на заводы и рассказывал молодежи о своей великой любви к авиации. И за ним шли, в эту любовь начинали верить, а потом и сами влюблялись так же преданно и безгранично…

Еще мальчиком в двадцатые годы Клавдий бегал почти ежедневно смотреть полеты на Центральный аэродром. Отец Клавдия, ветеран русской авиации, военный летчик Александр Иванович Егоров, был тогда летчиком-инструктором и начальником штаба учебной части эскадрильи Военно-воздушной академии.

Однажды большой друг Александра Ивановича известный летчик Веллинг пригласил Егоровых полетать с ним на только что полученном пассажирском самолете "Юнкерс Ю-13". Веллингу, очевидно, требовалось его облетать.

Александр Иванович задержался в академии, и Егоровы немного опоздали на аэродром. Отец и сын бросились по полю догонять рулящий к старту самолет. Они кричали на бегу, махали Веллингу шапками, совсем выбились из сил, но Веллинг их не увидел. Он отрулил в противоположный угол аэродрома, чтобы оттуда взять старт.

Когда мальчик понял, что летчик ждать их не намерен, он закрыл лицо руками и заплакал. Все это время он страстно мечтал о полете на удивительном цельнометаллическом аэроплане.

Егоров-старший тоже понял, что бежать нет смысла.

— Молчи… Ай, как стыдно! Большой мальчик, а ревешь как девчонка… Какой же из тебя получится авиатор? Полетаем еще… в следующий раз, — успокаивал Александр Иванович сына.

— Сле-ду-ю-щего раза, мо-о-жет, не бу-дет! — всхлипывал мальчик.

— Лучше смотри, дурень, а не реви!.. Как красиво взлетает Веллинг!

"Юнкерс" действительно взлетел красиво. Мягко, негромко работал его стовосьмидесятисильный мотор. Самолет плавно набирал высоту.

— Боже, да что же это с ним? — закричал вдруг Егоров-старший. Клавдий вытер кулаками глаза и тоже уставился на самолет. «Юнкерс» почему-то сильно накренился в развороте… Потом Клавдий, окаменев, увидел, как он повалился на нос, на крыло и скрылся за деревьями… Какое-то время мальчик ничего не мог вымолвить. Беззвучно шевелил губами, уставясь на отца. Александр Иванович медленно снял фуражку:

— Все кончено… Прощай, мой замечательный Веллинг!

Клавдий помнил известного авиационного изобретателя Павла Гроховского. В середине тридцатых годов Гроховский некоторые свои эксперименты проводил на Ходынке.

Здесь, например, испытывался его первый десантный планер. Здесь же Гроховский вначале испытывал свой стенд-воздуходувку для тренировки начинающих парашютистов.

Стенд позволял подниматься на парашюте с земли вверх.

Установленный вертикально авиационный мотор с пропеллером гнал от земли поток воздуха. На решетку стенда прыгал парашютист с распущенным над собой парашютом. Воздушный поток возносил его метров на двадцать, а затем уже оттуда парашют опускал человека, как обычно, только парашютист приземлялся несколько в стороне, стараясь удержаться на ногах.

В те годы вообще увлекались созданием всяческих подсобных стендов для упрощения обучения всему, что связано было с полетом.

В планерных летных школах, например, вошли в широкую практику предполетной подготовки так называемые «журавли» — остроумные приспособления, к которым подвешивалось подобие кабины с начинающим учлетом. Учлет двигал ручкой управления, педалями, а другие курсанты либо вздыбливали «журавль» вверх, либо бросали вниз, крутили вправо-влево, сообразуясь с движением «рулей» сидящего в кабине.

Тогда же в планеризме у нас возникла и была осуществлена идея рельсовой дороги, где насыпь, возвышаясь и идя в крутой спуск, как бы профилировала взлет, подъем, планирование и посадку. Закрепленный на тележке планер мог, таким образом, имитировать полет, не допуская ни малейшей возможности отрыва от рельсов. Безаварийность обучения была почти стопроцентная… Разумеется, лишь на стадии рельсовых «полетов».

Павел Гроховский придумал стенд для запуска планера, подобно воздушному змею, на тросе в отраженном потоке ветра… от работающих на полном газу авиационных моторов. По своему низкому коэффициенту полезного действия идея эта в те годы не могла не вызвать скептических улыбок. И в самом деле, стенд оказался так же недолговечен, как и планер Г-9, который решили на нем испытать.

Однако будем справедливы, больше всего и небезуспешно Павел Гроховский занимался всевозможной десантной техникой. Каких только приспособлений не отрабатывалось на «фирме» Гроховского для сбрасывания с самолетов на парашютах и без

оных военной техники, провианта, боеприпасов, самих десантников. Среди испытателей всех таких новшеств неизменно был и сам изобретатель.

Однажды этот одержимый человек решил испробовать новую парашютную систему для сброса легкового автомобиля. В качестве "подопытной свинки" он использовал лично ему принадлежащий «газик», совершенно новенький, незадолго до этого подаренный наркомом тяжелого машиностроения Серго Орджоникидзе.

"Газик" подвесили на специальном помосте под фюзеляжем самолета ТБ-3. На борту вместе с летчиками находился и сам владелец автомобиля. Самолет, сделав круг, набрал высоту над Центральным аэродромом, вышел против ветра, и конструктор нажал кнопку сброса…

На этот раз Гроховскому не повезло. Парашюты огромной площади, которые уже были испытаны не раз на сбросах орудий, в силу какой-то случайности не раскрылись…

Кувыркаясь, «газик» падал, словно игрушечный автомобильчик, уроненный мальчишкой с балкона. Но «газик» все же был настоящий: приближаясь к земле, он увеличивался в размерах.

Он ударился об угол недостроенного тогда бывшего здания аэропорта.

Гроховский проследил до конца его падение с самолета. Перед ударом он сказал пилоту спокойно, не повышая голоса:

— Ремонту не подлежит!

В 1935 году Гроховский соорудил первый, во всяком случае первый в Союзе, надувной планер. Резиновая основа и прорезиненная оболочка представляли редчайшую по своей дерзновенной простоте конструкцию. Его можно было переносить в тюках, как надувные лодки, палатки и прочую туристскую утварь. В этом отношении все как будто бы удобно: в двух тюках свитые в рулоны крылья, еще в одном — фюзеляж и хвостовое оперение. Притащил на поле, раскинул на траве, и трудись накачивай.

По мере того как воздух наполнял все эластичные отсеки, планер приобретал не слишком, правда, элегантную, но более или менее обтекаемую форму.

12 июля того же года необыкновенный аппарат демонстрировался на Тушинском параде членам правительства. Газеты поторопились весьма лестно отозваться о надувном планере.

Но сам изобретатель, очевидно, разочаровался довольно скоро в этой идее. Вообще, как мне тогда казалось, Гроховский

воспламенялся быстро идеями — их у него всегда было достаточно, — но горел не так уж долго. В данном случае, убедившись, что транспортабельный планер летает скверно, изобретатель решил подарить его аэроклубу МАИ.

Здесь-то и подвернулся Гроховскому Клавдий Егоров. Он был тогда инструктором аэроклуба МАИ, уже опытным планеристом. Изобретатель счел возможным доверить свое надувное детище молодому летчику Егорову. Планер необходимо было «перегнать» по воздуху с Центрального аэродрома в Химки, в аэроклуб МАИ.

Смелый и горячий пилот на этот раз отнесся к перелету с похвальной осмотрительностью. Получив предложение от Гроховского, Клавдий сдержал в себе редкую свою восторженность, принялся ходить вокруг диковинного планера, вдавливая палец в его одутловатые бока. При этом с лица его не исчезала улыбка удивленного отрицания: "Ерунда, не может быть!"

Процесс моральной подготовки пилота к полету занял не менее получаса. Клавдий пробовал встряхивать планер за крыло, как обычно делают все планеристы, пробуя, очевидно, не останется ли конец крыла при такой пробе у них в руках. Нет, вздутое, зашнурованное, как в корсет, «полнеющее» тело встряхивалось непривычно, как тело без костей.

Когда Клавдий сел в кабину, словно в надувную ванну, он понял, что и думать нечего устроиться здесь с парашютом.

И так грудь и голова его возвышались над планером. Летчик попробовал двигать рулями. Рули ходили туго, но в общем отвечали на движения рычагов управления правильно.

Пора было решиться.

— Ладно, я согласен, давайте попробуем лететь… — сказал пилот конструктору. Гроховский скомандовал самолету подруливать. Люди забегали, прицепили трос. Через некоторое время воздушный поезд приготовился к взлету.

День клонился к вечеру, и Клавдий был уверен, что в воздухе спокойно. «Дутик» — так Клавдий окрестил новый планер Гроховского — оторвался сравнительно легко. Но по мере разгона скорости за самолетом Клавдий почувствовал, что запаса рулей у планера недостаточно: он отдал почти полностью ручку от себя, а резиновый планер все еще стремился «вспухнуть» сверх меры над самолетом…

Буксировщик, как и просил Клавдий, с минимальной скоростью набирал высоту. Пока летели по прямой, Клавдию удавалось, хоть и не без напряжения, удерживать планер в режиме подъема.

Но вот начался разворот… И тут дела пошли из рук вон

плохо. Клавдий явственно ощутил, как под действием боковых сил планер стал изгибаться… Быстрый взгляд на хвост подтвердил его опасения: отклоненные рули теперь лишь выкручивали тело планера. Рули действовали сами по себе, фюзеляж эластично гасил все их усилия.

Мгновенно стало ясно, что лететь так невозможно, что планер фактически неуправляем. Он рванул кольцо буксирного замка. «Дутик» освободился от троса. Буксировщик стал уходить вперед. Планер же круто начал снижаться…

Под ним был край летного поля, но «дутику» не потребовалось много места. Он плюхнулся почти вертикально и еще несколько раз подпрыгнул, как мяч. Тут же Клавдий уловил легкий свист воздуха.

Гроховский выскочил из автомобиля.

— Что ж ты отцепился?

— Знаете, как-то непривычно… Тело у него словно бы дельфинье — гнется, а рули сами по себе… И вот прислушайтесь, кричит: "Уйди! Уйди!"

— Это ерунда, — сказал Гроховский, — мы его залатаем сейчас, подкачаем…

— Здесь-то вы его подкачаете, а как в воздухе, если он опять… того?.. Там у меня рук не хватит возиться с насосом! — Клавдий рассмеялся, довольный своей шуткой.

— Так что же, ты не полетишь?

— Нет. Лучше я заберу его в тюках. Мне он в ранцах внушает как-то больше доверия.

Часть четвертая. Пики эмоций

1. "Черная кошка"

На одном из банкетов, устроенном в 1926 году французским национальным аэроклубом, Леонид Григорьевич Минов, исполнявший в те годы функции авиационного атташе при полпредстве СССР в Париже, оказался за одним столом с французским летчиком де Мармье.

Когда уже было поднято немало бокалов и установилось то веселое и шумное оживление, которое в таких случаях постепенно возникает, де Мармье, улыбаясь сказал Минову:

— А вы знаете, мосье Минов, я воевал в 1920 году в Польше на истребителе против большевиков.

— На чем вы воевали, мосье де Мармье?

— На «Спаде-седьмом» с мотором «испано»… Чудный был мотор, да что там говорить, вообще отличнейший был истребитель!

— Да, я знаю, — согласился Минов. — А на каком участке фронта вы дрались с большевиками?

— Где-то за Варшавой, поближе к Белостоку… Но дрался я совершенно несерьезно. Нам хорошо платили, и это было удобно… Вполне удобно, а злобы в сердце я не имел и только пугал ваших.

Минов с любопытством посмотрел на собеседника.

— Посудите сами, — продолжал де Мармье после паузы, словно оправдываясь. — Ну как тут драться? Однажды ваш «Фарман-30» с красными звездами на крыльях встретился мне в воздухе: он сбрасывал листовки. Я подошел к нему сбоку и стал рассматривать лица летчиков. В это время летчик-наблюдатель, привстав в кабине, взялся за пулемет и, вижу, целится в меня. Я чуть сманеврировал — пулеметная очередь прошла мимо. Черт возьми, вижу, он вот-вот снова начнет стрелять!.. Тут я разозлился, юркнул вниз, а затем зашел к ним в хвост. Сзади через свой мотор они стрелять в меня не могли, и я тщательно прицелился именно в мотор.

Они обернулись на меня — и пилот и летчик-наблюдатель — и тут же стали пикировать к земле, желая удрать. Я погнался за ними и хотел было уже стрелять, но передумал.

Когда де Мармье рассказал это, Минов от изумления даже приоткрыл рот, меняясь в лице. Де Мармье заметил:

— Что с вами, мосье?

— Скажите, над каким пунктом это было?

— Я говорю, немного западнее Белостока…

— Это было летом двадцатого года, — сказал Минов, — и я знаю того летчика, в которого вы передумали стрелять: его звали Яном Рейнштромом… А летнаб, который осмелился стрелять в вас, был я.

На сей раз изменился в лице де Мармье.

— Поразительно! — прошептал он.

— Мы действительно пикировали, нам ничего не оставалось делать, — разогнали свою старенькую «тридцатку» так, что чуть не остались без крыльев… Думали, что нам удалось уйти, но уже над землей увидели снова сбоку «спад». И тут, когда нам казалось: теперь крышка! — летчик вдруг на удивление помахал кулаком и развернулся на запад.

— Браво! Это точно так было! — де Мармье встал: — Прошу внимания! Мосье, мадам!

И когда зал притих, де Мармье сказал:

— Насколько мы не придаем пословице "мир тесен" нужного значения, и как на самом деле, оказывается, он тесен!..

Вот здесь, за этим столом, сейчас встретились два летчика из разных стран и установили, что уже встречались шесть лет назад, где бы вы думали?.. Нет, это угадать невозможно. Но в том, что встреча имела место, нет ни малейшего сомнения!.. И встреча была в воздушном бою!.. Да, да, в воздушном бою, в честном поединке в 1920 году, на французских самолетах — «Фармане-30» и «Спаде-VII»… Но судьбе не было угодно, чтобы дуэль закончилась кровопролитием. И вот за столом вы видите этихд в у хлетчиков… Мосье Минов, прошу вас…

Минов встал.

Зал взорвался рукоплесканиями. И де Мармье с нескрываемым удовольствием рассказал все, что произошло тогда в воздухе под Белостоком. Изобразил в лицах и Минова, целящегося в его самолет, и свой испуг, когда тот дал очередь, и отчаяние пикирующих к земле летчиков, их изумленные лица, когда он, де Мармье, будто бы отставший, вновь оказался рядом, но, осененный каким-то внутренним порывом, не стал стрелять.

Рассказ де Мармье доставил публике в тот вечер огромное удовольствие.

Вернувшись через два года на Родину, Леонид Григорьевич как-то рассказал об этих удивительных встречах с де Мармье — в воздушном бою и за столом в Париже — среди работников советского искусства.

Вполне возможно, что эпизод встречи Минова с да Мармье натолкнул сценариста А. Филимонова на мысль создать в 1931

году сценарий фильма «Крылья».

Не имею основания это утверждать, но общность идеи здесь весьма заметна.

Фильм «Крылья», к сожалению, не сохранился, а поскольку с ним связан дальнейший мой рассказ, позволю себе в нескольких фразах изложить сюжет.

На международный конкурс в Тегеран слетелись самолеты разных стран. В соревнованиях на лучший самолет-разведчик молодая советская авиапромышленность была представлена самолетом Р-5 конструкции Николая Николаевича Поликарпова.

Случилось так, что главный спор шел между французским самолетом фирмы «Потез» и нашим Р-5. Остальные выбыли из игры раньше.

"Потез" демонстрирует в Персии ас Бару — летчик французской фирмы (в фильме — артист А. Панкрышев). Наш Р-5 — советский летчик Седов (артист К. Градополов).

Накануне полетов вечером летчики собрались в ресторане, и Бару расхвастался своими победами в мировую войну. Он также сказал, что сбил несколько самолетов красных, воюя на стороне белополяков в 1920 году. Заглянув в записную книжку, ас назвал фамилию одного из сбитых тогда советских летчиков. Но тут представитель Советского Союза вдруг встал, раскланялся всем, кто слушал аса, и сказал: "Господа, названный здесь моим коллегой мосье Бару в числе сраженных летчиков Седов с вами за одним столом — это я!"

Естественно, посрамленный Бару пришел в бешенство.

Киногруппа режиссера Кравчуновского на съемках фильма «Крылья» у самолета Р-5. 1932 год. Ходынка.

Далее наплывами следуют воспоминания о бое и того и другого пилотов.

То был трудный и неравный воздушный бой самолета-разведчика, разбрасывающего листовки, с новейшим истребителем, несомненно, очень опытного наемногоа с а… Седову представился атакующий вражеский истребитель с эмблемой черной кошки на борту.

А теперь о съемке фильма.

Летом 1932 года июльское солнце выжгло траву на Центральном аэродроме. В один из таких дней, когда вся природа изнемогала от жары и жажды, съемочная группа кинорежиссера Кравчуновского умоляла солнце не прятаться за облака. Здесь, на краю аэродрома, чтобы не мешать полетам, снимался авиационный боевик «Крылья».

Комендант Райвичер создал максимально благоприятные условия для киносъемки. Центральный аэродром выделил четыре самолета, летчиков, обслуживающий персонал — всем очень хотелось, чтобы фильм об авиаторах получился интересный и правдивый.

Время близилось к обеду, и люди сгруппировались у разведчика «потез», не бутафорского, как иногда бывает в кино, а подлинного французского боевого самолета, такого, какойб ы лна конкурсе в Тегеране, — двухместного биплана с турелью, с пулеметами, способного летать.

Справа от горделиво приподнятого носа «потеза», увенчанного звездой ребристых цилиндров мотора, позирует человек: его облепили многочисленные "корреспонденты иностранных телеграфных агентств и газет".

Держится он с превосходством, надменен, взгляд острый, одежда экзотическая: если бы не очки, не летный шлем, он был бы похож на бедуина.

На руках у него живая кошка, его талисман во всех полетах. Кошка так черна, будто ее только что извлекли из дымохода. Как и ее хозяин, "фирменный летчик-сдатчик", а в прошлом известный французский ас Бару, точнее — артист Панкрышев, кошка смотрит в объектив. Бару спокойно гладит ее.

Но солнце все больше раздражает Кравчуновского: то появится, то опять уйдет за тучи, словно затеяло с ним игру в прятки. Кравчуновский то и дело кричит в жестяной рупор.

— Отставить!.. Что за мертвечина! — досадует режиссер на "иностранных корреспондентов". — Шевелитесь, мальчики!..

Помните, вы в капиталистической стране, вы в Персии, вам ни шиша не станут платить за вашу лень!.. Лезьте друг на друга, вырывайте за счет соседа лучший кадр. Вырывайте, как шакалы из глотки вырывают кусок мяса! Помните: вы — вездесущие фоторепортеры!.. Солнце, солнце, приготовились к дублю!.. Камера!.. Пошли!.. Ай, ай! Живее, черт вас подери!..

Кадр из фильма «Крылья». Артист Панкрышев в роли аса Бару.

И еще через минуту:

— Хорошо, молодцы, прошу прощения. Тронулись дальше. Снимаем кошачий номер.

"Мальчики" навалились на крылья, несколько человек приподняли хвост «потева», стали самолет разворачивать боком к солнцу. Камеру на деревянном штативе установили против кабины. Кравчуновский стащил с себя ковбойку, сказал:

— Сперва прорепетируем. Не залезайте вперед, побольше воздуха. Кошка пошла!

Артист Панкрышев, все время державший кошку в руках, опустил ее на землю, и она под удивленный смех всех, кто наблюдал со стороны, в три прыжка вскочила на крыло «потеза», с него взвилась на окантованным кожей борт передней кабины и исчезла в самолете. За ней важно и неторопливо полез в самолет Панкрышев. Сперва поставил правую ногу на стремянку фюзеляжа, затем левую на нижнее крыло, помахал рукой все тем же «мальчикам» — они бросились щелкать затворами «зеркалок», а он перешагнул через борт туда, где была кошка.

Повторялось все это несколько раз, и Панкрышев, снова и снова выбираясь из кабины, извлекал оттуда явно недовольную кошку. Затем слышались команды:

— Приготовились, солнце!.. Начали… Камера… Пошли!

И черная кошка снова взметалась в кабину. А за ней ас Панкрышев — Бару.

Летчик-испытатель Александр Петрович Чернавский стоял в стороне, наблюдая все это таинство сотворения искусства. Кроме непосредственного участия в полетах "за неприятельского аса" — артиста Панкрышева на истребителе И-4 с изображением черной кошки на борту, Чернавский в свободное от других испытательных полетов время не пропускал случая побывать на киносъемках.

Когда 11 февраля 1933 года фильм «Крылья» выйдет на экраны, публика увидит артиста Панкрышева. В фильме он, ас Бару, наемник белополяков, будет одерживать воздушные победы… оставаясь на земле. В воздухе за него на истребителе будет работать Саша Чернавский. Даже с нескольких метров, когда Чернавский подлетит к самолету, с которого его станут снимать, зритель не узнает его, зритель будет зачарован леденящей сердце воздушной атакой. Зритель и не узнает Сашу позже, когда его будут снимать при выходе из пике над съемочной камерой, а Кравчуновский отчаянно закричит в рупор:

— У, проклятое солнце!.. Такой кадр, такой кадр испортить! Дайте Чернавскому сигнал: пусть пройдет еще раз!

Публика его не узнает, как бы он ни старался. Да он и не

задумывался над этим. Пусть его умение послужит для искусства. Чернавский обожает летать, и этой радости участия в общем труде ему вполне достаточно. И он готов крутить любой каскад фигур по требованию страждущего режиссера, готов крутить их все ниже над землей, поближе к объективу!..

Кадр из фильма «Крылья». В самолете И-4 кинодублер актера Панкрышева летчик-испытатель А. П. Чернавский.

Пока продолжались съемки "кошачьей сцены", к Чернавскому подошел артист Градополов. Градополов — великолепно сложенный спортсмен, с приятным лицом в противовес «злодею» Панкрышеву — играл в фильме советского героя-летчика Седова. Сам спортсмен, Чернавский к Градополову относился с нескрываемой симпатией и любопытством. Впрочем, Константин Градополов в конце двадцатых — в начале тридцатых годов был чемпионом страны по боксу и при своей внешности вряд ли был не самым популярным человеком.

Они отошли, и Чернавский спросил Градополова:

— Все же не пойму, как удалось отдрессировать эту кошку?

Градополов рассмеялся:

— Да это пустяки!.. Просто Панкрышев ее сперва несколько дней не кормил, а теперь каждый раз кладет на сиденье в кабину кусочек мяса…

Градополов был в белой рубашке с короткими рукавами, и Александр Петрович, глядя на его бронзовые руки, любуясь ими, подумал: "Сколько раз они укладывали противников на ринге?"

Вслух он произнес с усмешкой:

— Не позавидовал бы я тому бандюге, который "по ошибке" вздумал бы на вас напасть!

— Нам, боксерам, строжайше запрещено применять кулаки вне ринга… — Сам засмеялся уголками глаз: вероятно, что-то вспомнил. Чернавский понял это, стал просить его рассказать.

Градополов согласился не сразу, явно смущаясь.

— А, право… История эта… Уж очень она в стиле голливудских стандартов. Но если настаиваете — надеюсь, не сочтете бахвалом.

Произошло это со мной года три назад. Я отправился в один из южных городов на показательную встречу. Поезд пришел ночью, меня никто не встречал, но я знал, как пройти в гостиницу, и зашагал через железнодорожное полотно, сокращая путь. В руках у меня был кожаный чемодан, я был хорошо одет: в модном пальто и в мягкой шляпе.

Когда я свернул немного и свет фонарей со станции уже почти не доходил сюда, предо мной выросла группа каких-то типов. Они оказались немногословны:

"Чемодан, деньги, раздевайся!"

Их было пятеро, и я мгновенно рассчитал свои возможности. Понимаете, главный мой козырь был в быстроте реакции: у них, вероятно, было оружие.

То, что обычный человек решает, делает, скажем, за одну секунду, отлично натренированный боксер сделает за десятую долю секунды. К тому же их было много, и они были расслаблены, не допускали мысли о каком-то сопротивлении. Полагаю, примерно трех десятых секунды мне хватило, чтобы бросить чемодан и нокаутировать с правой, с левой и еще раз с правой трех типов: они грохнулись, и нужно было считать больше чем до десяти… Остальные двое обалдели настолько, что их я встряхнул за воротники, попросил взять чемодан и проводить меня в милицию. Когда мы пошли, один из этих двух спросил:

"Кто же ты такой?"

Я назвался.

О, если бы вы посмотрели на их лица в это мгновение! У них даже не сразу языки зашевелились.

"Градополов! Ай, вай! Золотой ты наш, бриллиантовый! Что ж ты раньше не сказал? Ты мог испортить ручки! Мы принесли бы тебя на руках в гостиницу, мы сами бы отдали все свое барахло! Вай, спасибо, какой удар с левой!! Вай, хорошо, наш ты красавец! Гога будет теперь хвастать: "Сам Градополов меня нокаутировал!"

Пока мы шли в милицию, они все сокрушались. Потом попросили записку к администратору цирка. Я сказал, что в это время они будут сидеть в каталажке.

"Что ты говоришь? Какая каталажка? В милиции тоже живые люди: мы договоримся — нас отпустят на вечер… Кто сможет сидеть сложа руки, когда на ринге Градополов?!"

Вот что осталось от И-4 при аварии, происшедшей во время киносъемки фильма "Крылья".

На столе перед моими глазами два снимка: маленький полутораплан-истребитель И-4 в полете. На борту его фюзеляжа изображена черная изогнутая кошка. А на втором: груда металлолома — все, что осталось от И-4.

Я спросил Чернавского:

— Как же это случилось?

— В этой аварии виноват целиком я сам, — ответил он твердо. — Но не как летчик, а как командир отряда.

Я не скрыл удивления.

— Командир нашего отряда был в отпуске и оставил меня за себя, — сказал Чернавский. — Накануне вылета мне самому пришлось составлять съемочный план групповых полетов. «Сражение» должно было сниматься с земли. Высоту потребовалось задать пониже, чтоб в кадре самолеты получились крупнее — иначе было бы невпечатляюще.

Имитируя атаку как "вражеский ас", я должен был на И-4 выйти "красному разведчику" в лоб, дать очередь, уйти под него и затем, набрав высоту, развернуться за его хвостом переворотом и атаковать сзади… Добить, вбить его в землю…

Все бы и получилось так, как было задумано для киносъемки, но я упустил, что по условиям сценария разведчик не летит горизонтально на высоте двухсот метров в момент моей лобовой атаки, а снижается к земле, словно у него уже подбит мотор. Вот этот пунктик, упущенный мною как командиром отряда при

составлении задания, мне как летчику только случайно не стоил жизни.

Когда я пошел в лоб, все мое внимание было на встречный самолет — чтобы не столкнуться. Мы мчались бешено навстречу один другому; как потом оказалось, он плавно снижался, и мне пришлось сильно «клюнуть» вниз, чтобы проскочить под ним… И тут, увы, совсем рядом возникла земля…

Начав планировать с 250 метров, к моменту сближения со мной разведчик успел снизиться до высоты примерно 100 метров. А я-то думал, что у него высота, по крайней мере, метров двести!

Когда встречный самолет мелькнул надо мной, я и увидел ошеломившую меня землю… Конечно, я вытянул ручку на себя, и машина успела выйти из угла снижения, но еще по инерции просела плашмя.

Ударился я, как потом говорили, сперва хвостом; хвост несколько уже провис в этот момент. При ударе самолет сломался пополам, как раз по мою открытую кабину. Я «вылупился» из этого «яйца» и вместе с креслом был отброшен в сторону. При ударе я потерял сознание.

После моей катастрофы съемки на другом экземпляре И-4 заканчивал известный летчик-испытатель НИИ ВВС Томас Сузи… Замечательный был Томас! — добавил, помолчав, Александр Петрович. — Ты его не знал?

— Нет.

— Он потом погиб, после Валерия, продолжая испытания злополучной поликарповской «стовосьмидесятки».

Опять мы оба притихли. Потом я сказал Чернавскому:

— Помнится, вы были дружны с Валерием?

— Очень.

— Рассказали бы что-нибудь о нем!

— В другой раз. На сегодня хватит.

2. Прозрачность мысли

— Ты читал рассказ Володи Ильюшина в «Юности»? — спросил меня Александр Петрович, когда в один из последующих дней мы созвонились по телефону.

— Читал, — ответил я, — и, если не ошибаюсь, там: не один был рассказ.

— Имею в виду рассказ о его посадке с остановленным двигателем на сверхзвуковом самолете.

— А-а… — выжидательно протянул я в трубку.

— Там есть чертовски шикарное место! — Мне послышалось,

что Александр Петрович прищелкнул языком. — Точное, как пуля в десятку!

— Уж будто? — сказал я, сгорая от любопытства.

— Вот досада, нет у меня журнала под рукой!.. Да я тебе на память скажу. Он пишет примерно так.

На высоте двух тысяч метров и при скорости около двух тысяч километров в час двигатель вдруг «ахнул», как пушка, и он подумал: "Ну, кажется, подловила!" К ушам прилила кровь, и потом наступило то состояние, которое Володька назвал не спокойствием, а прозрачностью мысли. Понимаешь, как это анафемски здорово?! — заключил в восторге Александр Петрович. — Прозрачность мысли!.. Будто все становится на редкость четким и ясным, как на экране с резко контрастным изображением. А мы при сем присутствуем и следим за развитием происходящего…

Я согласился, но не стал комментировать, ожидая, что он скажет дальше. И он продолжал все на том же накале:

— Нет, я прямо тебе скажу: это конгениально — прозрачность мысли!.. Черт меня побери, надо же сказать так точно! Прочтя это, я тут же стал перебирать в памяти все свои случаи крайней опасности в воздухе и пришел к выводу, что каждый раз я ощущал в себе то же!.. Понимаешь, вскочил, позвонил Сергею Анохину, рассказал ему и, к удовольствию, убедился, что он тоже так думает. Он еще добавил, что, если кому-то из летчиков этой прозрачности мысли в острой ситуации не дано, такой летчик может поддаться панике, чем усугубит обстоятельства. В этом случае возможность спасения машины, да и себя лично, может быть упущена.

Я согласился с Сергеем и убежден, что Миша Алексеев погиб на «И-шестнадцатом» именно по этой причине — поддался панике.

— Все это очень поучительно, Александр Петрович, — заметил я, — а как вы думаете: прозрачность мысли дается человеку от природы?

— Полагаю, что она в летчике вырабатывается, тренируется как условный рефлекс. Но, может быть, это и не всем дано от природы, так сказать, если есть — так есть, если нет — так нет! И мне кажется, раз летчик не обладает этим свойством… сообщить, что ли, себе эту прозрачность мысли в нужный момент острой опасности, ему не следует выбирать для себя профессию испытателя, если даже он и научился хорошо летать.

— Все это крайне интересно, милый Александр Петрович, — перебил я его, — но боюсь, что молодой летчик только роковым для себя образом может обнаружить, что природа не наделила его

этим важнейшим свойством… Когда он заметит, что в отчаянный момент так необходимой прозрачности мысли в нем нет, будет уже поздно! Нельзя ли дать ему возможность заранее себя проверить?

— Такого прибора не знаю, — проговорил задумчиво Чернавский. — Постой, постой! — встрепенулся он тут же. — Представь себе, вспомнил! Еще в юности мог убедиться, что обладаю этим свойством.

— Александр Петрович, не томите, — поторопил я.

— Там у тебя никто не вырывает из рук трубку?

— Помилуй бог!

— Тогда изволь. Как-то, помню, мы отправились втроем купаться — два молодых человека и девушка. Двое из нас плавали хорошо, я — плохо. На другом берег Москвы-реки был хороший пляж, и девушка с моим товарищем поплыли туда. Я не решился сперва плыть, а когда увидел, что они переплыли, меня страшно заело.

Доплыв до середины, я вдруг заметил, что здесь очень сильное течение, и уже эта мысль так обожгла меня, что я тут же выбился из сил и понял, что ни вперед, ни на зад плыть больше не могу и вот-вот стану пускать пузыри.

Да, где-то совсем рядом со мной теперь плескалась па пика. Думается, и глаза сразу стали "квадратными".. И тут, откуда ни возьмись, осенила меня такая ясность мысли, что и теперь стоит закрыть глаза, и вижу все, как было… Все, понимаешь, словно остановилось: вода, пастух на берегу, стадо. "Болван, ведь так и утонешь! — выругал я себя и твердо решил: — Плыви по течению — и будет все в порядке!"

Я лег на спину, течение понесло меня к повороту реки, и там вскоре прибило к берегу. Выбрался на песок и лег в изнеможении.

Когда подошли мои спутники, я ничего не сказал.

***

Я знал, что Чернавский — всегда ухоженный, наутюженный, ботинки на нем всегда блестят — во всем-то аккуратист, и приехал к нему, как сговорились по телефону, с точностью до минуты. Он усадил меня очень приветливо и сказал:

Вот то, что тебя интересует: это послужной список, а это альбом моих зарисовок. О стихах говорить не будем — все это юношеский бред! — Лицо Александра Петровича скривилось в кислой улыбке. — Ты посмотри покуда, а я напишу тебе несколько слов на книге. Здесь, между прочим, обо мне все уже рассказано моим земляком Сергеем Михайловичем Яковлевым. Так что не знаю, можно ли сказать что-либо еще?

— Меня интересует все, связанное с вашим пребыванием,

вашей деятельностью на Центральном аэродроме, на Ходынке, — сказал я.

— Так вот же, там, в послужном списке, все сказано… Читай, я напишу пока.

Я глянул мельком на список и стал листать альбом. Рисунки Александра Петровича, больше пейзажи, выполнены были тонко, изящно.

Чернавский раскрыл книгу "Наши крылатые земляки" и что-то написал.

— Ну вот, — он передал мне книгу. Я прочел:

…В меланхолические вечера,
Когда прекрасны краски увяданья,
Как разрисованные веера,
Мне раскрываются воспоминанья.

— Тем лучше, — улыбнулся я, — пусть это будет предзнаменованием интересных разговоров.

— Послужной список прочел?

— Не хотите ли вы предложить мне взять его за основу?

— А что?.. Это же документ! Посмотри, каков он! Пожелтевший, сморщенный, как и его хозяин… Документам и наш век верят больше, чем тем, о ком они говорят.

Я взглянул через его руки на список. Увидел первую дату — 1924 год.

— Так вы попали на Опытный аэродром с военной службы?

— Да, в качестве красноармейца. Потом окончил техникум. Мне присвоили звание командира, и я стал летать на испытание радиоаппаратуры,

— Экспериментатором?

— Летнабом. У нас любой специалист, отправляясь хоть первый раз в полет на двухместном самолете-разведчике, мог называть себя летчиком-наблюдателем.

— Вы хотите сказать, что авиация для вас была новым и незнакомым делом?

— Не стал бы утверждать. Я увлекся ею, и немало, когда в Смоленске, в моем родном городе, устраивалась выставка и на ней впервые был показан настоящий аэроплан «Блерио-XI»… Мне было тогда девять лет. С тех пор авиацию я воспринимал романтически. Она захватила мою душу, не тронув устремлений чисто земных Я увлекался всевозможной техникой, особенно радио, хотел получить серьезное образование… В авиацию попал скорей в силу обстоятельств: радиостанция и аэродром оказались на одном поле — на Ходынке.

— А я все-таки отыскал ваши стихи, — перебил я Чернавского (пока он говорил, я взглянул в подаренную им книгу). — Мне

нравится это, Александр Петрович:

Опять зима! Опять каток!

Опять на лыжах в лес, в поля!

О ты, загадочный комок,

В пространство брошенный, — Земля…

— И только-то, — улыбнулся он и стал продолжать. — Позже, уже будучи инженером, испытателем радиоаппаратуры, я научился довольно прилично "держаться за ручку". Летчики-испытатели, что работали тогда в институте, — Громов, Юмашев, Козлов, Анисимов, Попов и другие — никогда мне не отказывали в этой практике.

В двадцать девятом году были предприняты первые попытки установить радио на самолет-истребитель, и так; как ни один летчик не брался за отладку радиостанции на одноместном самолете, то я предложил командованию свои услуги. В рапорте указал, что, научившись летать на истребителе, могу самостоятельно испытывать все новейшие радиосредства. Там же я приписал такую эмоциональную фразу: "Уверен, что будущее авиации неразрывно связано с бурно прогрессирующим радио".

Сейчас фраза звучит банальной истиной и может вызвать улыбку. Тогда она вызвала улыбки по причине полнейшего к ней недоверия… Однако я вижу, что утомил тебя своим скучным рассказом?

— Будет вам, право! — поспешил я оправдаться и перестал рассматривать корешки книг. В шкафах, расставленных вдоль стен, были собраны редкие книги. — Я все могу повторить, что вы сказали. Хотите?

Он рассмеялся.

— Не надо. Однако постараюсь говорить короче.

Так как я уже фактически умел летать, то в 1930 году сподобился за четыре месяца окончить ускоренный курс Качинской летной школы, а 8 августа того же года вернулся в институт, но уже в качестве летчика-испытателя. Приказ был подписан, и я встретил своего друга Костю Попова. "Поздравь меня, — закричал я, — теперь я ваш летчик!" — "Ну что ж?.. Поздравляю! — одарил он меня своей мефистофельской улыбкой: — Если в течение двух лет не разобьешься — будешь хорошо летать!"

В альбоме Александра Петровича я обнаружил великолепные фотографии. Среди них внимание мое привлек портрет девушки с грустным, удивительно приятным взглядом.

— Это моя Женя, — пояснил Александр Петрович, — моя первая жена.

Чернавский улыбался, разглядывая меня. Я же унесся лет на

сорок назад и не мог оторвать глаз от портрета девушки — она была прелестна.

— Вы любили ее? — спросил я и успел поймать на себе его снисходительно-насмешливую улыбку.

— Трудно сказать, — протянул он неопределенно. — И самому не просто в этом теперь разобраться. Она была очень хороша собой… Когда мы расписались, ей было шестнадцать с половиной лет. Мы знали друг друга один, и то неполный, день.

— Однако?

— Вот тебе и "однако"!.. Юмашев Андрей — мы тогда с ним дружили — пришел как-то ко мне с ней. Это было в конце лета 1929 года. С Женей он познакомился па железнодорожной платформе, когда ехал в Москву с дачи.

Мы проболтали втроем весь вечер, выпили немного вина, было очень весело, и Женечка, когда часы пробили полночь, сказала вдруг с чарующей непосредственностью: "Саша мне нравится, и я сегодня никуда отсюда не уйду!"

Я был холост. Она мне тоже нравилась. Что было делать?

Прощаясь, помню, Андрей сказал: "Ты, Саша, не обижай ее". К чему было это говорить?..

Утром я сказал ей, что через три дня мы едем в Крым в Коктебель, на планерные состязания, едем вместе о Андреем Юмашевым, и предложил поехать с нами.

— Как же я поеду? — задумалась она. — Что скажет мама?

А я возьми с ходу и предложи ей:

— Пойдем сейчас в загс, зарегистрируемся и явимся и маме. Так, мол, милая мама, вот мы перед вами — муж и жена! — и упадем перед пей на колени. И тогда маме ничего не останется, как поздравить нас и разрешить ехать со мной в Крым в свадебное путешествие.

Так мы и сделали.

По дороге Женя рассказала о матери. Она была актрисой театра Корша. Я подумал: "Как бы ее не хватил удар!"

Дверь отворилась, и Женечка бросилась к матери на шею, расцеловала, и не успел я еще затворить за собой дверь, как она, задыхаясь от восторга, сообщила милую новость:

— Мамочка, это Саша, мой муж!

Я был готов ко всему, но мама устояла. Секунд тридцать потребовалось, чтобы язык ее вышел из состояния окаменения. В это время, впрочем, она внимательнейшим образом рассмотрела меня. Мне было двадцать пять лет, я был стройный, загорелый, и летная форма отлично сидела на мне.

— Девочка моя! Я что-то никогда от тебя не слышала о твоем женихе, об Александре…

— …Петровиче, — поторопился я ей на помощь, не убежденный, однако, что Женечка при регистрации брака обратила внимание на мое отчество.

— Мама, милая! Мы познакомились с ним вчера вечером!

— Святые угодники!!! Nun ja, was soll denn da noch expliziert werden?[3] …Конечно, я непоправимо отстаю во времени и в пространстве!.. Вы не могли бы мне сказать, что будет в двадцать первом веке? — спросила мама то ли меня, то ли угодников.

Я молча мял в руках фуражку.

Через три дня мы уехали.

В Коктебеле Женя очаровала всех пилотов и конструкторов. Я гордился ею и собой, но сердце мое не покидало некое смутное беспокойство.

Три года спустя Женя ушла от меня. Я был прикован тогда к больничной койке, разбившись при киносъемке на «И-4»… Кстати, я переснял для тебя некоторые снимки… Вот эти два, например, «И-4» с кошкой в полете, я — в кабине.

Друзья, навещая меня, не хотели мне говорить, что там у них происходит, но Женя пришла сама, долго смотрела на меня, и по щекам ее катились слезы. Потом она сказала, глядя прямо в глаза: "Саша, ты не сердись: я полюбила!"

Она ушла, а я написал стихи.

Двадцать дней только
Я лежу в больнице,
С узкой белой койки
Вижу злые лица.
Кто-то ругнулся
И сказал вкратце:
"Командир загнулся
После операции…"
Отрезают ноги,
Позабыв участие,
Очень немногим
Возвращают счастье…

Через несколько дней с разрешения доктора ко мне явился Костя Попов и спросил:

— Жив, Саша?

Я попытался улыбнуться ему глазами, потому что весь был забинтован и «расчален».

Он продолжал — красивый, черный, загорелый:

— Ну и хорошо! Как раз сегодня восьмое августа. В этот день, помнишь, два года назад я тебе сказал: "Не разобьешься за два года — будешь хорошо летать!.. Уцелеешь — значит, все будет хорошо!"

Я никогда не верил ни в какие приметы, но тут действительно оказалось анафемское совпадение… А когда у меня поднималась температура и я начинал метаться, мне рисовалась эта проклятущая кошка со вздыбленной! спиной, с хвостом торчком, с горящими глазами… Она мне, как видно, таки успела перебежать дорогу.

3. Пики эмоций

На столе у Александра Петровича хранится полетная книжка. Я полистал ее и обнаружил такую запись:

"Самолет АНТ-41. "Сорок первая". ЦАГИ. Туполев. Проект вел Мясищев. Двухмоторный торпедоносец.

Первый вылет: 2. VI. 1936 г.

Высота 600 метров, время 15 минут. В воздухе самолет держался устойчиво, слушался рулей, но на взлете очень долго разбегался".

— Что же было дальше? — спросил я у Чернавского.

— Дальше?.. Дальше полет прошел нормально. Сел точно у «Т». На аэродроме собралась вся братия из конструкторского бюро, и, конечно, кто-то заорал в толпе: "Чернавского качать!" Помнится, меня обступили какие-то улыбающиеся, счастливые лица — я их раньше никогда не видел, — схватили, приподняли, опустили и с криком: "И… Раз!" — я взлетел над ними, чувствуя себя нелепо.

Потом подошли Туполев, Архангельский, Петляков, Мясищев, друзья-летчики, еще много знакомых инженеров — все поздравляли меня, хотя труд был общий… Но в это мгновение, ты знаешь, Игорь, не скрою, я купался в своем счастье! Я отлично понимал: что бы там они ни делали, как ни велик их вклад в эту машину — этот день мой!

И они все, радуясь своему успеху, поздравляли главным образом меня.

Ну а что было потом?.. Потом был разбор полета… Туполев распорядился проверить установку лопастей пропеллеров. Как ты знаешь, первые металлические винты не имели еще регулируемой в полете установки углов лопастей. Потом Туполев объявил: "По случаю успешного вылета "сорок первой" приглашаются все собравшиеся на банкет в ресторан «Националь». Естественно, сообщение это было встречено дружным "ура!", и мало-помалу люди стали растекаться по домам, предвкушая великолепный вечер.

Я тоже вернулся домой и прилег на диване. Заснуть не

удалось. Так и лежал с закрытыми глазами. Как на экране, во всех подробностях поплыл только что выполненный полет. Сперва появилось накрененное крыло на первом в жизни "сорок первой" развороте. Муаровый прозрачный винт, капот мотора, заклепки и даже никчемная царапина на краешке…

Летчик-испытатель А. П. Чернавский.

Снова я ощущал всем телом сложное нагромождение шумов, вибраций ожившей в воздухе машины и этот мягкий, ровный свист воздуха. Все вместе воспринималось — как бы тебе сказать? — как успокаивающее воркование одной и той же фразы:

"Все на бор-р-р-р-ту, все на бор-р-р-ту, все хор-р-р-ро-шо, все хор-р-р-р-ро-шо, все…"

И вот о чем я тогда подумал. Как видно, ответственность и риск обостряют до крайности все чувства!.. В секунды острых ситуаций «шарики» пошевеливаются куда быстрей. Интеллект человека, дух его работают в форсированном режиме.

Так я и пришел к выводу — разумеется, делюсь с тобой полузабытыми мыслями, и ты не придавай им значения, — что в обычной, повседневной, особенно спокойной, не эмоциональной обстановке мозг наш расположен к лени. Он загружает себя на каких-нибудь пять процентов, и то из-за того, что совсем не мыслить не способен.

И разве это не парадокс, что иной может прожить спокойно, казалось бы, даже счастливо, жизнь, не растрачивая никаких эмоций, и вдруг именно под воздействием какого-то всплеска, пика эмоций, как бы прозревает?.. И это прозрение приводит его в

страшное отчаяние, ибо он обнаруживает в себе какие-то не разработанные вовсе пласты дремавших, оказывается, дарований!.. О, что тогда творится с ним! Как проклинает он тогда свою мирно прожитую «счастливую» жизнь!

Вспомни хотя бы чеховского дядю Ваню…

Александр Петрович встал из-за стола, подошел к шкафу, взял томик Чехова, стал листать.

— Вот… Ну да, конечно, — он отыскал нужную ему страницу. — Напомню, это в момент кульминации, когда ворвавшаяся в тишину деревенской жизни двух мужчин — Астрова и Войницкого — красавица Елена Андреевна взвинчивает их обоих, они в нее влюбляются… Но отчаянный всплеск эмоций возникает именно у Войницкого, ког да он уже знает, что Елена предпочла ему Астрова… Ну что там было дальше, ты знаешь… Хочу напомнить, что Войницкий произносит в минуты своего великого просветления… Вот.

"Войницкий. Не замолчу! (Загораживая Серебрякову дорогу.) Постой, я не кончил! Ты погубил мою жизнь! Я не жил, не жил! По твоей милости я истребил, уничтожил лучшие годы своей жизни! Ты мой злейший враг!.."

И далее:

"Прошла жизнь! Я талантлив, умен, смел… Если бы я жил нормально, то из меня мог бы выйти Шопенгауэр, Достоевский… Я зарапортовался! Я с ума схожу… Матушка, я в отчаянии! Матушка!"

Обрати внимание, что под нормально йжизнью Войницкий, может быть, впервые для себя обнаруживает совсем иную, не ту, которой он отдал лучшие свои годы. Это ли не жизненный парадокс, это ли не трагедия человеческого ума?!

— Выходит, люди максимальным образом могут проявить себя в момент эмоциональных возгораний? — проговорил я в раздумье.

— И в позитивном и в негативном плане, — согласился Чернавский, — и сотворить и разрушить.

— А таланты? Не в том ли тайна таланта, что он умеет разжечь в себе этот эмоциональный костер?

— Умеет. Или возгорается сам по себе, вдруг, как пересохший лес в жару… "Талант загорается!" Или: "К поэту приходит вдохновение!" Как это у Державина:

Чего в мой дремлющий тогда не входит ум?

Или у Пушкина:

И забываю мир — и в сладкой тишине
Я сладко усыплен моим воображеньем…
И пробуждается поэзия во мне…

Знаешь, что я тебе скажу, — Александр Петрович взглянул вновь с насмешливой своей улыбкой, — убежден, что в людской массе абсолютных бездарностей столь же мало, как и гениев… Людей, хоть в чем-то способных, — огромное большинство, только беда в том, что великое множество их так и умирает, либо не обнаружив в себе дарования, либо не поверив в себя, либо из-за скромности, тем паче несобранности, лени, не проявив себя в незаурядном деле… Кто не писал стихов? Не рисовал? Не лепил? Не пел? Кто не рукодельничал?

А разве проявление остроумия в некоторых случаях не говорит об этом же? Ведь самые остроумные поговорки, шутки, прибаутки, наконец, мелодии идут от народа… Не замечал ли ты, как у мужчин, когда их несколько, в присутствии женщины, которой они увлечены, возгорается остроумие? Кто в такой обстановке из нас не говорил нечто удачное и потом сам себе не удивлялся: "Как это я сумел?"

Все дело в том, что ветреная муза не терпит самодовольных, благодушных, несмелых, не верящих в себя…

Чернавский, очевидно, заметил, с какой внимательностью я слежу за выражением его лица, глаз. Он как бы очнулся, снова оказался рядом:

— А к чему это все я… Начал ведь с полета… Да. Я говорил, что прилег отдохнуть. И мне пришло в голову тогда, что в испытательном полете эмоциональный накал развивается пикообразно в ответ на осложнения, отказы, встряски… И пики эмоци йпорождают обостренную, форсированную деятельность мозга, остроту реакции. Оказывается, летчик в такие мгновенья способен как бы превзойти самого себя, то есть найти столь блестящий и единственно возможный выход, который в обычной, земной обстановке не пришел бы ему в голову и за три дня!

— Не хотите ли вы сказать, Александр Петрович, что человек, не подверженный элементарный панике, в мгновение очень обостренной обстановки может вдруг проявить себя чуть ли не гением?

Чернавский, смеясь, закашлялся:

— А что? Вполне возможно… На мгновенье!.. Если согласиться, что в обыкновенной обстановке мозг его был загружен лишь на пять процентов, а здесь ему пришлось включить рубильник на все сто!

По дороге домой я сделал кое-какие записи в блокноте, чтобы не забыть об испытаниях "сорок первой". Просматривая эти записи, я попытался представить, как там все у него было.

В июне 1936 года на АНТ-41 было выполнено несколько доводочных полетов, в которых, впрочем, Чернавскому

показалось, что самолет обладает недостаточно жестким крылом. Однако вполне убедить себя в этом он не сумел и предложил идти дальше на усложнение программы.

Следующим пунктом значился полет на сверхмаксимальную скорость, при которой самолет за счет снижения превысит свою возможную скорость горизонтального полета процентов на пятнадцать. В таком полете проверяется как общая прочность машины, так и способности самолета противостоять возникновению резонансных вибраций типа флаттер.

Летчик-испытатель ЦАГИ С. А. Корзинщиков. 1935 год.

Надо сказать, в 1936 году наука еще не имела вполне непогрешимого метода расчетным путем предопределить критическую скорость, за которой должен возникнуть флаттер. Вот почему и полет тогда на это испытание в некоторой мере походил на «игру» фаталистов, нажимающих перед виском курок револьвера, когда в барабане не все патроны холостые.

Для "сорок первой" наметили полет на «сверхмаксимал» 29 июня во второй половине дня.

Дня за два до этого Чернавский разговорился с Поповым. Константин уже имел некоторый "флаттерный опыт": при испытании одного из новых самолетов у него возник флаттер хвостового оперения. Вибрация наступила так внезапно и развивалась так интенсивно, что рули высоты и стабилизатор тут же оторвались. Оказавшийся «бесхвостым» самолет стал с громадными перегрузками беспорядочно кувыркаться, и летчику пришлось приложить немало сил, чтобы выбраться из кабины и воспользоваться парашютом.

Вот почему Константин Попов настоятельно советовал Чернавскому перед вылетом проверить, не могут ли лямки парашюта зацепиться за что-либо, если возникнет необходимость прыгать. Вообще Костя советовал в этом полете не пользоваться плечевыми ремнями, а ограничиться лишь поясными.

— Еще вот что, Саша, — вспомнил Попов, — перед тем как начать пикировать, ты лучше открой фонарь кабины. Черт его знает, устройство это новое и как бы не заело в нужный момент.

— Благодарю тебя, Костя, я все это учту, — ответил Чернавский.

Будучи человеком необычайно аккуратным во всем, Александр Петрович не только сам все тщательно проверил у себя в кабине, но и потребовал того же от своего инженера-экспериментатора Федора Ежова, который должен был с ним лететь. Федор, правда, попробовал отмахнуться от наставлений Чернавского:

— Александр Петрович, когда заранее так готовятся к прыжку — в воздухе, как правило, все обходится благополучно.

— Осторожность, дорогой Федя, едва ли не лучшая часть мужества! — усмехнулся Чернавский.

Как и было по плану, они поднялись после обеда 29 июня, набрали 3800 метров высоты и, выбрав под собой лесистую местность, пошли на разгон.

Чтобы достигнуть заданной скорости, нужно было при полном газе двигателей наклонить к земле машину на угол в 20 градусов. Тогда самолет «раскатывался» все быстрей и быстрей, как сани с горы.

Вот уже прошли максимальную скорость. Теперь осталось дотянуть еще «сверх»… каких-нибудь тридцать-сорок километров!

Однако Чернавский с большим трудом удерживал самолет от кренения. Чтобы облегчить нагрузку на руки от штурвала, он все больше и больше подкручивал верньер триммера.

Триммер — крошечный рулек, приклепанный к элерону, и этим рульком, величиной с лист писчей бумаги, отклоняя его в противоположную элерону сторону, можно снять поперечные нагрузки на штурвале.

Чернавский так и делал.

Но по мере роста скорости штурвал все сильнее и сильнее давил на руки, и в конце концов верньер триммера уперся в свой предел.

А скорость все росла…

Сперва летчик воспринял высокий «зуд» где-то в отдалении, может быть на конце крыла: "Зи-и-и-и!"

Этот жалобный комариный писк вплелся в басовитый грохот

напряженной до предела машины. Но **писк** набирал тон все выше и так же внезапно оборвался звонким щелчком.

Чернавский только хотел взглянуть в сторону, как у него вырвало из рук штурвал. Он машинально сделал попытку поймать его, но получил перекладиной сильный удар по кисти. Вот тут-то он и понял, что **началось**… Стрелки на приборах сразу заметались, как в испуге, их не стало видно, они размылись. Да и кресло под ним стало метаться. Раздался грохот, будто крылья кто-то осыпал камнями. И все вокруг стало корежиться и трястись!

Потом по записям приборов выяснилось, что все это продолжалось три секунды. А в сознании запечатлелось каким-то стоп-кадром!.. Он, например, запомнил четко, как что-то огромное, темное застлало от него вдруг солнце. Метнул взгляд и увидел крыло. Оно вывернулось вверх и, как показалось, застыло недвижно… Стоп-кадр!.. Потом оторвалось.

"Спокойно!" — скомандовал себе Чернавский, отстегивая ремни. Он еще удивился, что руки его как бы сделались ватными и на редкость неторопливо действовали. Впрочем, как и все здесь вокруг «пошевеливалось» до смешного лениво, сонно. При всем напряжении момента он не уловил в себе ни малейшего страха. Ему даже показалось, что не было в нем и волнения.

Наоборот, он уловил в себе изумление, что ли.

Потом, уже раздумывая обо всем этом не раз, он говорил себе с усмешкой: "Вот так, вероятно, сраженные люди и умирают — изумляясь…"

Фонарь был заранее сдвинут по совету Попова назад, и Чернавский, пребывая все в том же состоянии кажущейся медлительности, повернулся назад по потоку, привстал и увидел Ежова. Тот стоял тоже и ждал, очевидно, когда прыгнет Чернавский.

"Теперь пора!" — подумал он и неторопливо, будто вяло, перевалился за борт, скользнул по центроплану и оказался в пустоте.

И на него сразу же вдруг опрокинулась неправдоподобная тишина. Только в этом сопоставлении он мог сообразить, какой же только что был грохот.

Падал он спиной и думал: "Как бы не спеленало! Надо погодить с кольцом, пока не развернет!" Потом увидел, как ноги стали задираться кверху. Взгляд его поймал кольцо. Рука медленно, опять же неправдоподобно медленно потянулась к нему.

Он вытянул кольцо и тут почувствовал, будто гигантская рука встряхнула его так, что часть тела осталась в руке, а часть

оторвалась.

"Ну конечно, оторвало руку!" — подумал он сравнительно спокойно, так, словно рук у него было более чем достаточно. Только резкая боль в плече теперь не унималась. Покосясь в сторону руки, он ее не обнаружил на месте. Лямкой парашюта она была вывернута вверх и удерживалась на лямке. Чуть позже он взглянул вверх, но и на этот раз не заметил руки. Его отвлекло другое: парашют оказался разорванным в нескольких местах!

"Как же я приземлюсь на таком куполе?"

Его сносило к эллингу, построенному для дирижаблей, и он попробовал уцелевшей рукой скользить. Хотелось дотянуть до леса, чтобы повиснуть на деревьях.

Он «приложился» метрах в десяти от крайних деревьев. Ветра, к счастью, не было; парашют поник, как и человек возле него.

Придя в себя, Чернавский не мог сообразить, где он и что с ним. Некоторое время прислушивался к себе, стараясь угадать, что в нем есть и чего нет. Затем осторожно стал ощупывать себя и, к удивлению, обнаружил другую руку… И ноги оказались на местах. "Кажется, всец е л о!.. Ой, как болит плечо!"

Он сел и закурил. Курить хотелось нестерпимо, до тошноты. Какую радость ощутил от первой затяжки! Курил жадно, выпуская и тут же ловя дым обратно. В это время он и заметил, как по проселочной дороге пылит «эмка». Он снова затянулся и тут вспомнил, как мимо него пронесся фюзеляж с одним крылом. А какие-то мелкие клочья машины не спеша, как конфетти на балу, долго поблескивали и колыхались вокруг него.

Дверца «эмки» распахнулась, выскочил Бергстрем — командующий авиацией Черноморского флота. Ему и предназначалась "сорок первая".

Чернавскому помогли сесть в машину, и он спросил:

— Как Ежов?

— Все в порядке, все хорошо!

Летчика доставили в больницу, но этого можно было и не делать. Утром он уже чувствовал себя совсем прилично, только болела вывихнутая рука. Он попросился домой, и врач решил, что дома ему будет лучше.

Несколько дней спустя Чернавского навестил ведущий инженер Михаил Михайлович Егоров и рассказал, что, пользуясь донесением и покопавшись в обломках, им удалось разобраться во всем, что было в полете. Первым возник флаттер триммера — этого крошечного рулька на элероне.

— Ты там пишешь, Александр Петрович, что возник вначале звенящий зуд с повышением тона…

— Да, да! — оживился Чернавский. — знаешь, Михаил Михайлович, так звенит циркулярная пила… И потом вдруг резкий щелчок.

— Угу, — Егоров отхлебнул чай, — в этот момент у триммера отлетело ушко, соединяющее его с тягой… Но тряска триммера уже спровоцировала изгибоэлеронный флаттер, тут же перешедший во флаттер всего крыла.

— А как ты считаешь, Александр Петрович, — интригующе заулыбался Егоров, — сколько времени прошло с момента начала этого зуда до отрыва крыла?

— Секунд… пятнадцать, думаю? — неуверенно проговорил Чернавский.

— По записи акселерографа[4] , случайно найденной в груде обломков, крыло отломилось через три секунды после возникновения вибрации.

— Невероятно!.. А мне казалось, что все вокруг двигается так вяло и лениво… Знаешь, как на экране, когда смотришь рапидно заснятые кадры: ничто не происходит резко, все как бы плавает кругом… Ты на меня, Михаил Михайлович, смотришь как-то…

— Естественно, Саша, смотрю как на воскресшего из мертвых!

— Все же "сорок первую" жалко…

— Да, конечно. Но ты не представляешь, что за материал мы получили!

4. Валерий

"Один за другим в 1937 году установили мировые рекорды дальности Герои Советского Союза В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков и М. М. Громов, А. Б. Юмашев, С. А. Данилин. Они пролетели над Северным полюсом на одномоторных самолетах АНТ-25".

("Советская авиационная техника")

Когда мы встретились с Чернавским в следующий раз, Александр Петрович показал мне карту из атласа с нанесенным на ней маршрутом полета Валерия Чкалова через Северный полюс в Северную Америку.

Маршрут был проложен тремя карандашными линиями: одной зеленой и двумя красными. Зеленая намечала сам маршрут. Одна из красных прочерчивалась по данным, получаемым из сводки полета. Эту линию Александр Петрович проводил, сидя у приемника и принимая сообщения о движении чкаловского самолета. Я обратил внимание, что эта линия над Ледовитым океаном теряла свою определенность: карандаш

здесь, как видно, не испытывал нажима.

— Чем объяснить, что в этом месте такой неопределенный пунктир? — спросил я Чернавского.

Тот кашлянул по своему обыкновению с усмешкой, как мне показалось, несколько загадочно.

— Да тут временами, понимаешь, как-то не стыковалось. Услышу сообщение о новых координатах самолета, поставлю точку на карте и сижу ломаю голову: "Почему у них там крейсерская скорость стала вполовину меньше?" А то и вовсе получалось, будто они стояли кое-где на месте!.. Словом, какая-то нелепость.

Недоумение мое разрешил сам Валерий, зашедший ко мне вскоре после приезда из Америки. Я показал ему эту карту с моей робкой наметкой маршрута его полета, спросил, как это могло получиться?

Валерий взял у меня карандаш и жирно — вот это его линия — прочертил точный путь их полета.

Здесь, например, — продолжал пояснение Александр Петрович, — они отклонились к Шпицбергену, обнаружив его, как сказал Валерий, потом снова повернули на маршрут — вышел зигзаг.

Затем, уже после пролета полюса, у них получилось какое-то кружение перед Америкой, — они попали в сильнейшее обледенение и старались выйти из облаков — потом пришлось восстанавливать ориентировку. Ну а здесь — это уже известно — они достигли Аляски и резко повернули к океану: у них не хватило кислорода, чтобы перевалить через Скалистые горы.

Достигнув Тихого океана, они уже пошли вдоль берега.

Таким образом, если учесть все отрезки пути, получится расстояние чуть ли не на тысячу километров больше, чем по прямой.

Когда Валерий закончил прорисовывать свой маршрут, я спросил его:

— А кто мне поверит?

Он сказал:

— Изволь, я заверю.

И подписал все тем же красным карандашом:

"Исправил В. Чкалов"

"Александр Фролович Анисимов — самый близкий друг Валерия Павловича — возглавлял истребительную группу НИИ ВВС. Этого плотного, выше среднего роста человека с добродушным лицом любили все… Летным искусством Анисимова восхищался даже Чкалов… Чкалов старался подражать Анисимову, стремился освоить его приемы, но

преуспеть в этом так и не смог".

(П. М. Стефановский, Триста неизвестных)

— Ну что ж!.. Я с ним согласен, — сказал Александр Петрович, когда я обратил его внимание на эти строки из книги Петра Михайловича Стефановского.

— Оба они были как бы сродни друг другу, — продолжал Чернавский, — оба необузданные, широкие, неистовые, особенно в своей любви к полетам… Да и вообще. Оба за пилотаж на низкой высоте отсиживали на гауптвахте не раз. И все же Валерий завидовал Саше: так мягко, плавно, изумительно чисто выполнять фигуры, как это получалось у Анисимова, он не мог. Он делал то же и на той же высоте. Так же смело, насыщенно завязывал каскады сложных фигур, но сам понимал всегда, что у него получается резко и угловато… В воздухе Валерий как бы плескался, шлепая крыльями, будто брызги разлетались от него… Саша, напротив, кувыркался, как дельфин, ни каплей не возмущая воду.

Кряжистые были оба, чем-то мне напоминали героев Мамина-Сибиряка… Время тогда, конечно, было какое-то пронизанное своеобразной романтикой авиационной зари.

На виртуозов таких, как Анисимов и Чкалов, смотрели как на отмеченных десницей бога. Все им прощалось…

Об этом немногие знали, но прекрасно помню, как Анисимов однажды напугал какого-то представителя, который должен был с ним лететь.

Представитель, наверное, первый раз собирался в воздух: волновался заметно. А тут, на его беду, Анисимова нет поутру, запаздывает. Когда ждешь, становишься еще нервозней. Чего, бедняга, видно, не передумал!

Анисимов появился — большой, в кожаном реглане, с планшетом на ремне. Поздоровался — и к представителю:

"Извини, сейчас летим, только вот позавтракаю".

У нас в шкафу стоял графин с водой. Саша подошел к шкафу, достал графин, наполнил стакан прозрачной жидкостью, выпил, очень естественно крякнул и сказал: "Вот я и готов! Пошли!"

Представитель стал бледен, как подшлемник. Заикаясь, говорит:

"Может, не полетим сегодня, отложим полет? Погода того гляди… Да и вы… нездоровы?!"

Анисимов смерил его взглядом:

"А-а, ты вот о чем?.. Что ж ты думаешь, я завтра завтракать не буду?!"

Представитель покорно взял парашют и поплелся, как на эшафот.

Чкалов и Анисимов частенько бывали у Чернавского.

Как-то затеяли они карточную игру на небольшой денежный интерес. Сперва Чернавскому везло. Анисимов проигрывал и попросил взаймы три рубля. Чернавский дал, и Анисимов стал выигрывать. С этой минуты, как говорится, ему пошла карта, и через некоторое время у Чернавского не осталось ни «цента». Тогда он стал просить у Анисимова свои три рубля обратно, но тот наотрез отказался в данный момент вернуть ему деньги.

Вставая из-за стола, Чернавский сказал с обидой:

— Жадный ты, Сашка!

Анисимов вскочил как ошпаренный:

— Смотри, какой я жадный!!

И не успели они с Чкаловым понять, в чем дело, Анисимов хватил о батарею серебряные карманные часы — только винтики-колесики брызнули в стороны.

— Вот какой я жадный, — уже спокойно сказал Анисимов.

— Ну а что Валерий, каков он был как человек, как товарищ, как друг? — спросил я Александра Петровича.

— О-о, изумительной души! Грубоватый, правда, но изнутри светился.

— Сталин, говорят, его любил?

Чернавский опять то ли закашлялся, то ли усмехнулся:

— О любви бы воздержался говорить.

— Тогда наоборот: как к нему относился Чкалов?

— Мне кажется, он его боготворил. Впрочем, тогда одни его смертельно боялись, другие боготворили…

Как-то испытатели ЦАГИ обратились к Валерию с просьбой походатайствовать в правительстве насчет квартир. Ютились мы все в комнатенках без всякой перспективы. Даже странно теперь это звучит, — улыбнулся Чернавский, — "без всякой перспективы"… А ведь это было так: строились тогда ведь монументальные гранитные дома, но считанные… И ста лет жизни не хватило бы, чтобы дошла очередь.

Словом, когда Валерий как-то зашел к нам в летную комнату, мы на него и навалились. Так, мол, и так: бываешь в Кремле — похлопочи, друг!

Он сказал: "Скоро не обещаю, но как буду у И. В., поговорю о вас".

Прошло, вероятно, с месяц, и вдруг нас вызывают в Моссовет и вручают ордера.

Трудно себе представить, что за радость нас охватила!.. Это ведь теперь получение квартиры стало, можно сказать, обыкновенным делом… Порадуются день, а завтра уже думают: "Эх, надо бы уж сразу трехкомнатную!"

Позже я спросил Валерия:

"Ну скажи мне, о чем вы с ним говорили?"

"О чем?.. — посмотрел на меня Валерий долгим и внимательным взглядом. — И. В. мне говорит: "Довольно вам летать, испытывать, полетали — хватит!.. Мы хотим вас назначить… на очень ответственную должность".

— Что ж ответил Чкалов? — прервал я затянувшуюся паузу, подозревая, что Чернавский будто бы и не хочет продолжать.

— Мне кажется, он тонко отговорился. Сказал, что начал испытывать поликарповский новейший истребитель И-180, что ждет от него большую скорость, что обещал Поликарпову испытать этот самолет быстро и хорошо. "Разрешите мне закончить, — сказал он Сталину, — и я готов выполнить любое ваше поручение".

Александр Петрович замолчал. Возникла еще более продолжительная пауза. В конце концов я не удержался и спросил:

— Так и не сказал вам Валерий, что хотели ему поручить?

— Сказал.

— Что же?

— Знаешь что… если я скажу тебе сейчасэ т о, ты не поверишь все равно; поэтому позволь мне больше об этом ничего не говорить.

В день, когда Валерий Павлович разбился, — 15 декабря 1938 года — мороз был 25 градусов. Можно смело сказать: не будь этого мороза, Чкалов бы не разбился!

Утром того же дня Чернавский уехал в институт на автомобиле, чтобы перегнать оттуда на Центральный аэродром разведчик СУ-2 с таким же, как и на самолете Чкалова, мотором М-87.

Механики долго возились на самолете Чернавского: сперва мотор просто не запускался в такую стужу, потом, когда заработал, никак не удавалось вывести его на максимальный режим. Все же показалось, что двигатель смирился с морозом, и механики предложили летчику готовиться в полет.

Чернавский уже с парашютом забрался в кабину, но когда сам стал пробовать мотор, никак не мог добиться плавного перехода от малых оборотов к полной мощности. Мотор «кашлял», как бы «давился», стрелял в карбюратор и не хотел работать.

Александр Петрович выключил мотор, соскочил с крыла на снег, сказал механикам: "Для таких морозов его нужно отеплить получше".

Полет отставили. Чернавский попросил вызвать машину — в электричке в меховом комбинезоне и унтах ехать было неудобно.

Когда дозвонился на завод, там ответили, что машин нет — все уехали на вынужденную посадку товарища Чкалова. Он сел, не дотянув до Центрального аэродрома.

— Валерий разбился! — проговорил Чернавский.

Из всех присутствующих в аэродромной теплушке только он и понимал, что на таком самолете, как И-180, в черте города сесть нельзя.

Когда Чернавский приехал на завод, у проходной вахтер с безысходной тоской сказал ему:

— Разбился у нас… товарищ Чкалов.

Уже заходя на посадку, планируя к аэродрому, Чкалов убрал газ, мотор быстро переохладился, и когда ему, Чкалову, понадобилось «подтянуть», то есть поддержать высоту, мотор "не забрал" — остановился.

Самолет его влетел на лесной склад, Валерия выбросило из кабины. Скончался он через два часа.

Удивительное дело!.. Как могли выпустить Чкалова в первый полет на самолете, у которого не было ни лобовых жалюзи, ни «юбок» моторных капотов, регулирующих проток к мотору охлаждающего воздуха? Да и как он сам согласился на неотепленном моторе лететь в такой мороз?

5. Поэзия дифференциальных уравнений

В 1938 году Пауля уволили с авиазавода, где он работал уже летчиком-испытателем и испытывал серийно выпускаемые двухместные истребители ДИ-6. Имея диплом Тимирязевки, он смог устроиться лесником в одном из белорусских лесничеств.

14 декабря перед отъездом к новому месту работы Яков Георгиевич встретил на Ходынке Валерия Павловича Чкалова.

— О! Яков Георгиевич, дорогой, здорово! Как поживаем? — воскликнул Чкалов.

— Спасибо, Валерий Павлович, сейчас уже ничего… На днях еду к месту новой работы.

— Куда же?

— В Беловежскую Пущу, — улыбнулся уголками глаз Пауль.

— Бросьте шутить, Яков Георгиевич, — рассмеялся Чкалов, — там нет авиационных заводов.

— По есть лесничество. Я ведь, Валерий Павлович, специалист по лесу…

— Ушам своим не верю! — нахмурился Валерий.

— Да. Уволили. "По сокращению штатов". Я-то понимаю, в чем дело, тем более что на следующий день на мое место

оформили другого летчика. Наверно, кому-то не нравится, что в 1916 году я служил унтер-офицером в царской армии.

Чкалов пришел в ярость.

— Вот что, Яков Георгиевич, напиши немедленно заявление в ВЦСПС, а я постараюсь помочь. Черт знает что творится! Ничего, и месяца не пройдет, как вы вернетесь на завод!

Пауль поблагодарил Чкалова за участие.

Но увы! К самому Чкалову судьба оказалась куда более жестокой: на другой день его не стало.

Пауль уехал в Белоруссию и стал работать лесником. Кстати сказать, об этой своей работе всегда вспоминал потом с большим удовольствием.

Примерно через год Паулю пришлось все же расстаться с этой новой симпатичной профессией и вернуться к летно-испытательной работе.

Летно-инструкторская работа, особенно на самолетах-истребителях, дает летчику высокое мастерство. И мастерство растет быстро: инструктор много летает. Он должен быть примером для своих учеников. Он должен многое знать, быть подтянутым, собранным, достойным подражания.

Не случайно многие испытатели вышли из летчиков-инструкторов. Я мог бы назвать десятки достойнейших имен, но для примера назову Арцеулова, Громова, Кудрина, Жукова, Пауля, Анохина и Расторгуева.

Трудная эта летно-инструкторская работа. Изнурительная физически, очень ответственная. Завысишь балл, и он может стоить человеку жизни!.. Эта работа несовместима с равнодушием, впрочем, как педагогика вообще.

Нередкий инструктор, «вывозя» учеников на высший пилотаж, думает: "А буду ли я когда-нибудь испытывать новые самолеты?" Он учит летать, чувствовать, понимать машину и, радуясь, что ученики открывают для себя каждый раз новое, думает о новом для себя, об испытаниях.

Не исключено, что после очередного летного дня, поздно вечером, проверив, что все курсанты на местах и уже спят, он садится и пишет новый рапорт на ту же тему.

За пять лет инструктор-летчик Олег Гудков подал в разные инстанции уйму прошений и получил столько же отказов от заместителя начальника отдела кадров.

Все же случилось так, что один рапорт возымел действие: он каким-то образом попал к старшему начальнику, и тот разрешил отпустить Гудкова учиться в школу летчиков-испытателей.

Но начальник училища, ценя Гудкова, категорически воспрепятствовал его уходу. Тогда летчик-инструктор написал

этому своему начальнику обыкновенное письмо:

"…Если бы у Вас был сын и так хотел стать испытателем, скажите, неужели Вы не отпустили бы его?"

Начальник училища вызвал Олега и вместо ожидаемого «раздрая» сказал с улыбкой:

— Вижу, ничего с тобой не поделаешь. Ступай учись!

Олег Гудков — известный летчик-испытатель, Герой Советского Союза, прекрасно помнил, что 1200 часов, которые он налетал на истребителях, когда был инструктором в летном училище, сослужили ему неоценимую службу.

Как-то в 1940 году, собираясь в полет, Яков Георгиевич Пауль любовно обхаживал свой самолет. Механики готовили яковлевский ближний бомбардировщик ББ-22 к очередному испытательному полету, летчик-испытатель не отходил от него ни на шаг. Крохотным перочинным ножом Пауль аккуратно подрезал волокна уплотнительного фетра, выбивавшиеся кое-где из-под капотов. За этим делом его и застал подошедший начальник летной части. Они поздоровались, и Иван Фролыч Козлов сказал:

— Ты у меня здесь брось, Яков Георгиевич, садиться по — куриному, как ты привык это делать на заводском аэродроме! У нас аэродрома хватает, и подходить к земле нужно как полагается — на скорости с запасом.

Все это Фролыч произнес тоном, что называется — невзирая на лица. Пауль, ростом выше Козлова на голову, выслушал внушение с покорным смирением инока. Только чуть смешливые искорки улавливались в его глазах. Было любопытно наблюдать, как через семнадцать лет поменялись ролями бывший инструктор Пауль и его бывший ученик «Козлович». Летчики наблюдали эту сцену.

— Понимаю, Иван Фролыч, слушаюсь! — тихо проговорил Пауль. — Действительно, привычка! Это ты метко подметил. Аэродром у вас великолепный, и здесь можно все позволять себе с запасом. Учту, спасибо… Но трудно мне. Понимаешь, привычка — вторая натура.

— Привыкайте, Яков Георгиевич, — усмехнулся наш испытатель Михаил Самусев, — мы все у Ивана Фролыча живем по формуле: "Семь пишем, два держим в уме!" Так сказать, про запас.

— Ай, трепач-трепач, — потеплел Фролыч и, уже обращаясь к Паулю: — Ты пойми, Яков Георгиевич, я не хотел тебя обидеть, но совет мой ты все-таки учти.

— Непременно учту, Иван Фролыч, дорогой, не беспокойся!

Ближний бомбардировщик ББ-22, который испытывал у нас

Пауль, был нашумевшим в ту пору самолетом. Летчики шушукались между собой и, толком ничего не зная, сочиняли об этом самолете легенды.

Теперь из книги конструктора Александра Сергеевича Яковлева мы узнаем, что Сталин, беседуя в 1939 году с создателем самолета а Кремле, немало удивлялся, каким это образом удалось при тех же моторах, что и на серийном самолете СБ, получить скорость на сто с лишком километров в час больше.

"Сталин все ходил по кабинету, удивлялся и говорил:

— Чудеса, просто чудеса, это революция в авиации".

(А. С. Я к о в л е в, Цель жизни)

И в самом деле: ББ-22 намного опередил по скорости наши бомбардировочные, да и некоторые истребительные самолеты 1939 года. Вместе с тем этот самолет как-то не любят вспоминать, скорей всего потому, что на него возлагали слишком большие боевые надежды, которые в наступившей войне он не в состоянии был оправдать.

А оправдать боевые задачи он не мог, в частности, потому, что скорость на нем была получена за счет других предельно ужатых важнейших качеств: вооружения, удобства работы экипажа, оборудования, маневренности, дальности и продолжительности полета. Так что чудес, о которых говорил Сталин, для таких специалистов, как Туполев, Петляков, Мясищев, Бартини, да и Поликарпов, конечно, в этих рекордных достижениях и не было.

Значение этого самолета ни в коем случае нельзя умалить, пусть даже и не суждено ему было проявить себя настоящим солдатом. Его значение сказалось в зажигательном импульсе, который он привнес собой в нашу авиационную промышленность.

Появление ББ-22 взбудоражило… Нет, пожалуй, даже взбесило творческие натуры конструкторов, вывело их из самосозерцательного состояния, заставило сказать: "Ну теперь держись, Яковлев!"

И закипела тут буквально круглосуточная работа. Талантливые люди совершенно выключились на время — правда, не без посторонней помощи — из личной жизни. И в результате появилась сперва «сотка», потом "сто третья".

Этим самолетам суждено было стать той грозной силой, что в известной мере предопределила нашу победу. Этим самолетам когда-нибудь мы соорудим памятники. И в самом деле, почему памятники архитектуры и искусства мы сохраняем бережно и почему шедевры конструкторской мысли, которым суждено было сыграть исключительную роль в величайшей битве за Родину, должны бесследно исчезнуть для потомков?

Помните, боевое название «сотки» — «Петляков-2», или ПЕ-2, а "сто третьей" — «Туполев-2», или ТУ-2!

Пикирующий бомбадировщик Ту-2 конструкции А. Н. Туполева

Эти самолеты имели скорость примерно такую же, какую удалось впервые получить на ББ-22, но ПЕ-2 и ТУ-2 были уже прекрасно вооружены пушками и крупнокалиберными пулеметами, имели бронеспинки, обладали необходимой дальностью и продолжительностью полета. И мы их никогда не забудем, потому что они принесли нам возможность побеждать и победить великолепно вооруженного врага.

Но и справедливости ради не стоит забывать, что появились они в ответ на зажигательный импульс, привнесенный, по сути, рекордным для своего времени самолетом ББ-22.

И снова вернусь к Якову Георгиевичу Паулю. Да, он собирался в очередной испытательный полет на ББ. И с ним намеревался лететь наш инженер-испытатель Василий Яковлевич Молочаев. Они о чем-то договаривались в последнюю минуту, стоя друг против друга у самолета. Глядя на них, трудно было удержаться от улыбки: затянутый лямками, высокий и худой Пауль в остроконечном кожаном шлеме и снизу на него смотрящий Молочаев в меховом летном наряде — Дон-Кихот и Санчо Панса — авиационный вариант.

Потом они ушли в шестой на этом экземпляре машины ББ-22 испытательный полет. Предстояло выполнить "скоростные площадки" для замера максимальной скорости, и они проделали это успешно, пробыв в воздухе один час пять минут.

К истечению этого времени они полагали, что в баках их самолета остается еще минут на пятнадцать бензина, но над аэродромом горючее неожиданно иссякло, и моторы остановились один за другим.

Опытнейший летчик Пауль сумел круто развернуть

скоростной и строгий самолет к летному полю и не свалиться при этом "в безмоторном полете" в штопор. С остановленными моторами ББ-22 планировал, что называется, камнем, и, хотя летчик сократил путь, зайдя наискось к посадочной полосе, нескольких метров высоты все же не хватило, чтобы перетянуть забор аэродрома. Самолет влетел на аэродром, пробив брешь в колючей проволоке.

С минуту испытатели сидели в кабине молча. Иначе и не могло быть после такой неожиданной и молниеносной посадки. Когда же снежная пыль вокруг улеглась, Яков Георгиевич повернулся к Молочаеву и проговорил настолько спокойно, что фраза эта так и запечатлелась в памяти Василия Яковлевича на всю жизнь:

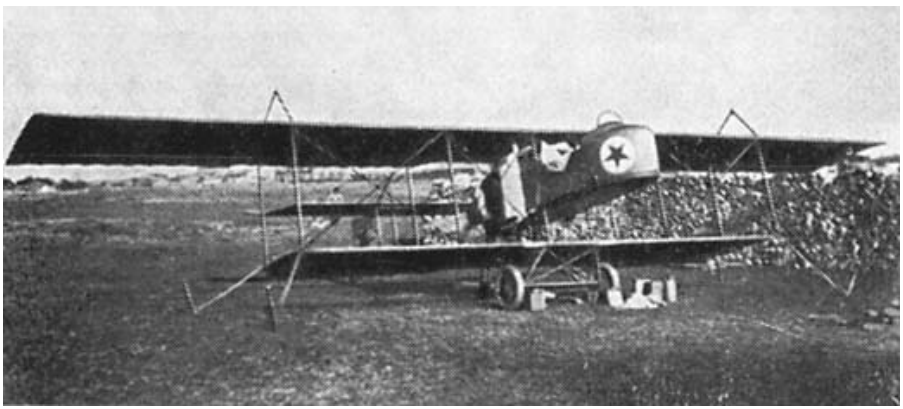
— Ну вот, Василий Яковлевич, слава богу, и закончили программу… Теперь можно не торопясь писать отчет.

С Паулем мы познакомились близко в 1943 году на одном из восточных заводов, где проводили испытания фронтовых истребителей ЯК-9, Якову Георгиевичу было тогда чуть меньше пятидесяти.

Завод ежесуточно выпускал около двадцати отличных истребителей, и каждый из них нужно было по нескольку раз облетать, чтобы придирчивый военный приемщик санкционировал их отправку на фронт. Как раз назревала Сталинградская эпопея.

В перерывах между полетами на высоту, на отстрел пушек по земным мишеням, на пилотаж, на испытание прочности в отвесных пикированиях мы могли часто беседовать с Яковом Георгиевичем в бараке летно-испытательной станции, не снимая с себя летных доспехов. Разговор с этим образованным, обаятельным человеком доставлял всегда большое удовольствие.

Однажды я попросил его рассказать, как он воевал в гражданскую войну.



Фарман-30". Красвоенлет Я. Г. Пауль воевал на нем в 1919 году против Колчака.

Воевал Пауль тогда на «фарсальме» — «Фармане-30» с мотором «сальмсон». Они начали наступление с Урала и гнали Колчака через Сибирь. Дольше всего авиаотряду, где был Пауль, пришлось базироваться в Петропавловске — между Свердловском и Омском.

Я спросил Пауля, бывали ли у них там, на восточном фронте, воздушные бои? Он ответил, что, когда с обеих сторон летает мало самолетов, в воздухе встретиться трудно. И все же воздушные бои были. Ему, например, памятен случай, когда наблюдатель подстрелил из пулемета вражеский самолет и тот опустился на территории красных. Оба летчика были взяты в плен.

Рассказывая о боевой работе красных летчиков, Пауль не умолчал и об изменах некоторых летчиков — бывших царских офицеров, перелетевших к белым.

Один, к примеру, получив в отряд восемь новеньких самолетов «сопвич», семь из них собственноручно разбил, имитируя ошибку в пилотировании, а на восьмом самолете удрал к Колчаку.

Вскоре другой летчик, тоже бывший царский офицер, отправился в воздушную разведку с комиссаром на борту. В стане белых он приземлился и выдал комиссара. Колчаковцы того, конечно, расстреляли.

Не мудрено, что после таких событий в авиаотряд из штаба фронта прибыл особый уполномоченный А. Розенгольц. Теперь имелись все основания никому из "старых спецов" не доверять. А в отряде к этому времени остался единственный летчик, и тот "из старых" — бывший унтер-офицер царской армии Пауль.

Яков Георгиевич стоял у своего «фарсальма», когда к нему подлетел бледный от ярости особый уполномоченный с маузером в руке, и трудно сказать, чем бы это кончилось для Пауля, если бы летчика вовремя не заслонил собой его механик-коммунист.

— Отойди!! — закричал на механика, еще более распаляясь, Розенгольц. — Я расстреляю его все равно как собаку!.. Где гарантия, что и он не улетит завтра к белякам на последнем аэроплане?! Где?! Ты, что ли, за него поручишься головой?! А? Тебя прикажешь с ним поставить к стенке?! Нет, шалишь, брат, никому из них больше не верю!

Розенгольц принялся бегать вокруг, стараясь забежать так, чтобы механик не помешал ему выстрелить в Пауля. А механик с той же сноровкой вертелся между ним и Паулем. Розенгольц не

утихал. Наоборот, особый уполномоченный не только костил всех летчиков вообще, начиная от самого Икара, но и для убедительности разрядил маузер несколько раз, однако не зацепил ни летчика, ни проворно снующего перед ним механика.

Пауль оставался неподвижным и внешне был спокоен. Он понимал, что положение его критическое. Более того, если бы даже его самого спросили: "Как быть с тобой?" — он был готов ответить: "Хоть я предан красным, но так, видно, надо. Я должен пострадать за тех, кто изменил. Стреляйте, я готов!"

Однако прошло время, и Розенгольц несколько поостыл. Механики стали убеждать его верить Паулю. Он спрятал оружие, а вечером поручил Паулю лететь с рассвета на бомбежку.

На утро следующего дня Пауль со своим верным механиком, погрузив себе под ноги полупудовые бомбы и кипы листовок, отправился бомбить эшелоны белых.

В 1943 году Пауль подарил мне свои старые летные очки. Очки-ветераны, опушенные по краям беличьим мехом, со стеклами из желтоватого триплекса. Сказал, что в них летал еще на «дейчфоре» в Московской школе. В бытность мою пионером такие очки казались мне не только несбыточной мечтой, но и символом необычайного летного мастерства. И вот эти старые, потертые очки-"бабочка" появились на моем шлеме. Что и говорить, как тронут я был подарком Пауля!

В его очках я пролетал много лет и дорожил ими. Вместе с тем не раз задавал себе вопрос: "Чем это я так растрогал Якова Георгиевича, что он расстался с очками, с которыми обычно летчики никогда не расстаются?"

В 1968 году я навестил Пауля. Позвонил, узнал его шаги за дверью. Яков Георгиевич сразу же одарил теплом своих улыбчивых глаз и сказал так просто, будто мы вчера с ним виделись:

— Как это хорошо, что заглянули! Я вам кое-что сейчас покажу. Только имейте в виду, — продолжал он, когда уже усадил меня на диван, — основную часть фотографий у меня растащили. Но вот тут посмотрите, может, что-либо подберете, что покажется интересным.

Я стал рассматривать пожелтевшие снимки. Пауль попутно рассказывал о них. Часть из фотографий удалось отобрать для этой книги.

Потом Яков Георгиевич взял с полки книгу, какой-то серый потрепанный «гроссбух», и спросил:

— Игорь Иванович, вы не увлекаетесь этим?

— А что это? — отреагировал я на вопрос вопросом, успев подумать: "Уж не библия ли?"

Он раскрыл переплет, и я прочел: "Курс дифференциальных уравнений".

— Нет, не увлекаюсь, Яков Георгиевич, — заулыбался я, глядя ему в глаза.

— Вы знаете, а мне всегда казалось, что вы любите высшую математику, — проговорил он чуточку разочарованно и стал листать книгу, всю испещренную рядками буквенных выражений. И, находя вдруг на какой-нибудь из страниц особенную, неведомую для моего понимания прелесть, обращался ко мне восторженно:

— Нет, вы полюбуйтесь!.. Право!.. Ну разве это не поэзия?

Наблюдая редкий, удивительный экстаз математика-поэта, я выглядел, очевидно, не лучшим образом. Возможно, походил на глухонемого в первом ряду кресел во время симфонического концерта.

"Поэзия дифференциальных уравнений?! — думал я. — Этого как будто никогда еще не приходилось слышать… Неужели это он говорит всерьез?.. Глаза его вечно смеются, и никогда не знаешь, когда он шутит".

Но Пауль продолжал листать книгу, и тут я увидел его трепетные, как у музыканта, пальцы. "Нет, он не шутит!"

Вошла супруга Якова Георгиевича и пригласила к столу. Пауль взял графин и налил в рюмки водку. Он обратился к жене:

— Я рассказывал тебе… может быть, ты забыла — это было давно, двадцать пять лет назад. Наш гость оказал мне услугу, которая меня глубоко растрогала. Предлагаю тост…

— Помилуйте, Яков Георгиевич, — вмешался я, почувствовав себя в положении человека, которого поздравляют со званием Героя, перепутав инициалы. — О чем вы говорите?.. Здесь какая-то ошибка.

— Я поясню, — спокойно ответил он. — Вы, конечно, забыли. В сорок третьем — помните, когда вы приехали с бригадой от института к нам на завод, — я попросил вас слетать за меня на ЯКе на «потолок», и вы проделали это с такой готовностью, будто я попросил вас передать кусок хлеба с другого конца стола.

— Не помню ничего, — возразил я, — но если даже так, что ж тут особенного? Разве вы не слетали бы за меня?

— Слетал бы. И ничего бы особенного не было, если бы мы выступали на равных, но я на двадцать лет старше вас. А в тот день я уже сделал с утра два высотных полета, и нужно было позарез сделать третий, а я почувствовал себя неважно настолько, что лететь не мог. Я обратился к кому-то из наших заводских летчиков, и все оказались заняты… И тут — конечно, это во мне заговорила гордыня, — я ощутил себя таким никому не нужным и

слабым, как будто все проходили мимо, а я стоял с протянутой рукой. Потом, зайдя в летную комнату в бараке, я увидел вас и решил сказать. "Да с удовольствием, Яков Георгиевич, что за вопрос?! Где ваш самолет?.." — вы взглянули в окошко, взваливая парашют на плечо.

Я смотрел вам вслед, пока вы набирали высоту, и, помню, стыдно теперь в этом признаться, на глаза мне навернулись слезы… На другой день я подарил вам свои любимые очки. У меня не было тогда более дорогой мне вещи.

Давайте же выпьем за то, чтобы очки, даренные старыми летчиками молодым, никогда не разбивались!

Часть пятая. Когда закипает кровь

1. Гринчик

Наша летная комната перед войной и в войну была в левой бытовке первого ангара на втором этаже. Площадью метров сорок, светлая, почти квадратная, с балкончиком-фонарем и окнами на летное поле. Посреди — большой стол, стулья вокруг. По стенам два дивана, обтянутые черным дерматином, и кресла, примечательные лишь тем, что бывали чаще в парусиновых чехлах. Вот и все.

Робко и благоговейно переступал я тогда порог летной комнаты.

Тут и услышал впервые о Гринчике. Имя его упоминали часто.

— А где же он сам? — как-то спросил я своего друга, Виктора Васянина.

— В отпуску, — ответил Васянин, — в Бакуриани, катается на лыжах. Скоро вернется. Ты еще не видел Лешу?

— Нет.

— О! Увидишь!

В тридцать девятом снег выпал рано. Я шел между ангарами, не поднимая глаз, и тут увидел впереди себя на свежей пороше сперва туфли-блеск на натуральной белой каучуковой подошве, предел мечтаний молодого человека конца тридцатых — начала сороковых годов. Сближаясь на встречных курсах, приподнимаю глаза и вижу наутюженные брюки — синий бостон, пушистую фуфайку с двумя помпонами на груди, наконец, загорелое крупное лицо со светлыми морщинками к вискам от глаз. Из-под большого козырька кепки набекрень выбивается чуб…

Почему-то сразу сообразил: "Это и есть Гринчик!"

Он еще не поравнялся, а я успел заметить, как шел он: какой-то морской походкой, слегка раскачиваясь "с борта на борт".

Уставился я на него, должно быть, слишком красноречиво. Он же взглянул на меня остро и вдруг одарил такой широченной и ослепительной улыбкой, будто запросто сказал глазами: "На вот, бери ее себе! У меня ее на всех хватит!"

И пошел дальше, не снимая улыбки. Я же взглянул ему вслед и подумал: "Да, этот парень знает, чего он хочет и как нужно к этому идти".

В ту пору я и понял, какой это великий дар — такая вот улыбка.

Стоило Гринчику появиться, скажем, в бухгалтерии — там даже арифмометры сразу замирали в некой истоме. Что уж говорить о женщинах!.. С этой минуты каждая хоть чем-нибудь да становилась хороша!

Но уходил он, и арифмометры, словно в отчаянии, принимались раздирать железными ногтями тщедушные свои тела, а костяшки счетов с удвоенной энергией дубасили себя бок о бок.

Все было в Гринчике: хороший рост, мужественная внешность, сила, приветливость, несравненная улыбка и положение инженера летчика-испытателя. К тому же он тогда был еще и холост.

Гринчик был одним из любимых учеников Фролыча. В 1938–1939 годах Алексей проводил испытания на многих самолетах. Он проявлял вкус к инженерно-исследовательским работам и под руководством известного специалиста в области штопора самолетов — профессора Журавченко занимался некоторыми штопорными испытаниями на ряде самолетов. В этом случае Алексей выступал один в двух лицах — как инженер и как летчик.

Александра Николаевича Журавченко — ученого ЦАГИ — толстого, очень подвижного и добродушного, почти ежедневно бывавшего у нас на аэродроме и обожавшего Гринчика, летчики тоже любили и окрестили его "профессором Буравченко", имея в виду, что штопор и бурав сродни.

Штопорную тему Гринчик выбрал себе в качестве основы для диссертации. Но все же главным образом любил летать. Летал всегда с наслаждением и много.

Вместе с тем так получалось, что в испытании опытных самолетов, то есть ранее не летавших, Гринчику как-то странно не везло.

Сперва он получил одноместный истребитель конструкции Сильванского — самолет, очень похожий на популярные тогда И-16.

Однако, несмотря на обычность конструкции и более мощный мотор, самолет этот, С-1, на первом же вылете удивил всех и больше всего Гринчика тем, что оказался нелетающим.

В единственном полете Гринчику с грехом пополам удалось наскрести с полсотни метров высоты; это помогло ему не без риска сделать круг над болотами и кое-как перетянуть проволоку аэродрома, чтобы сесть.

Ну ладно, не полетел С-1 — ну и шут с ним! Чего в авиации не бывает… Так решили все, да вскоре почти и забыли об этом.

Гринчик стал летать на других самолетах, большей частью на серийных, проводя разные исследования. Через некоторое время

ему поручают испытать другой опытный самолет — на этот раз покрупнее, скоростной разведчик с новинкой по тому времени — трехколесным шасси.

Как же остолбенели болельщики, когда Гринчик, пойдя на взлет, пробежал на колесах всю огромную взлетную полосу и, оторвавшись так, будто магнит тянул его к земле, еле перетянул забор, но тут же был вынужден снизиться в пойму реки, где и скрылся из глаз, не поднимаясь выше…

Переживания тех, кто всматривался в даль и больше ничего не видел, может представить всякий, у кого доброе сердце. Многие, по правде говоря, уже не сомневались, что Гринчик "припечатался на брюхо" где-нибудь в лугах, и успокаивали этим друг друга, а напряжение тревоги повисло над летным полем, как туман.

Сколько прошло минут — пять или пятнадцать, теперь трудно сказать: время тянулось медленно. И тут откуда ни возьмись к противоположной стороне бетонной полосы низко подкрался какой-то самолет. Пока он не коснулся бетонки и не побежал на трех колесах с приподнятым хвостом, все еще боялись ошибиться. Но нет! Это был их Гринчик! Теперь он уже подруливал все ближе, и перед сдвинутым фонарем кабины уже виднелся его белый матерчатый шлем. Тут нужно было видеть, как просветлели лица болельщиков.

Когда Алексей прирулил к ангару и выскочил на крыло, его окружили толпой. Всем захотелось удостовериться: "Да, он жив, наш Гринчик!"

Участь этого самолета оказалась такой же, как и у С-1: он больше не летал. Рисковать Гринчиком или кем-либо другим не стали.

Но каково совпадение: оба самолета, оба нелетающих, и оба достались Гринчику! Действительно, чего не бывает в авиации!

2. Высотные данные

Иван Фролович Козлов, наш начлет, протежировал, как нам тогда казалось, Ване Шунейко: он давал ему летать куда охотней, чем другим страждущим молодым инженерам.

Летчик-испытатель И. Ф. Козлов (справа) и его ученики: летчики-испытатели Н. С. Рыбко (слева) и А. Н. Гринчик (в центре).

Василий Яковлевич Молочаев был в то время, в 1939 году, одним из этих страждущих. К тому же он еще был и редактором стенной газеты. И вот однажды Молочаев подошел к Фролычу с такой претензией:

— Иван Фролыч, не вижу у Шунейко никаких преимуществ, а вы даете ему летать больше всех.

— Преимуществ? — удивился Козлов. — Перед кем?

— Предо мной, в частности.

— У Шунейко хорошие высотные данные, — последовал ответ.

Молочаев понял это по-своему и сказал:

— Не понимаю, какие это такие особые "высотные данные"? Может быть, у него "высотный дядя" в наркомате?

Что ответил на это Козлов, теперь уж никто не помнит, но когда через двадцать лет Молочаев рассказал об этом разговоре с Фролычем самому Шунейко, тот хохотал до слез, а потом схватил Молочаева за плечи:

— А ты знаешь, ты прав был тогда! Дядя у меня действительно был в наркомате!

Признаюсь, меня тоже удивляла благосклонность Козлова к этому худощавому интеллигенту.

Шунейко вырастал перед балконом-фонарем Козлова рано

утром, обязательно в хорошую погоду, примерно раз в месяц. Козлов неторопливо выходил, а нам казалось, что к Шунейко. Спускался с третьего этажа ангарной бытовки. Мы «засекали» еще издали его видавшую виды широченную коричневую кожанку.

Козлов держался всегда по-хозяйски и строговато. В нашем представлении это был "старый, прожженный воздушный волк". Шагал он, кряжисто ставя ноги, и хромовые сапоги его поблескивали на бетонке, залитой солнцем.

Утром в глубине раскрытого настежь ангара можно было увидеть лишь темень и пустоту. Выведенные "на свет божий" самолеты, подготовленные к полетам спозаранку, выстраивались буквой П на приангарной площадке, и все носами к центру. По бокам ворот блестели темно-зеленым лаком истребители, серебристые СБ и ДБ-3 стояли прямо супротив ворот.

Сюда, в центр прямоугольника из самолетов, и выходил Козлов. Здесь-то Шунейко и подкатывался к нему.

Начиналось это так: на площадке кто-то первым замечал приближение начлета и изрекал отрывисто:

Самолет СБ конструкции А. Н. Туполева принимал участие в боевых действиях интербригады в Испании.

— Фрол!

"Банк" сразу притихал.

Козлов подходил неторопливо и останавливался в центре, широко расставив ноги, как бы покрепче упираясь, будто предвидел раскачку. Он то и дело поворачивался всем корпусом, каждый раз градусов на девяносто, не упуская из поля зрения

почти все лица.

О чем он говорил, издали не было слышно, но, вероятно, его не интересовало, как спали подчиненные и не снились ли им кошмары.

Отчитав всех понемногу в порядке профилактики, начлет принимался за полетные листы. К нему тянулись руки с бумагами. Подписывал он их на одной из спин, что была рядом. Но это вовсе не значило, что подписывал он их не читая. Он вникал основательно во все. Обмануть его, протащить что-либо «фуксом» не удавалось даже тонким «специалистам» по этой части. Разумеется, особое внимание проявлял он к подготовке испытаний. Обладая прекрасной памятью, Козлов запоминал до мелочей все, что касалось предыдущих полетов. Он все видел, все замечал в полетах своих летчиков, если даже сам и не присутствовал на старте.

Получив визу на полет, люди разбегались по самолетам. В гуле моторов слышалось, как набирает силу летный день. В центре площадки из квадратов бетонных плит, как в эндшпиле, фигур становилось все меньше. Наконец после каких-то «рокировок» Козлов оставался один. И тут-то Иван Шунейко делал свой важный "ход конем".

Он подлетал к Козлову быстро, уверенно, даже с улыбкой. На удивление, здоровался с ним за руку. Тем, кто наблюдал эту сцену, приплюснув носы к стеклу фонаря, нелегко было в эту минуту. А Козлов, разговаривая с Шунейко, и не думал хмуриться. По-видимому, не говорил он и своей извечной фразы: "Здесь не школа". Наоборот, перевалившись с ноги на ногу, он властным жестом указывал Ивану на И-15. У окна в этот момент отлично знали, что из уст начлета текут, как мед, слова: "Ступай сделай три посадки".

Сияющий инженер-летчик бросался к самолету.

Головастый, куцый биплан — поликарповский истребитель И-15-бис — стоял поодаль. Козлов вдогонку Ивану показывал три пальца: "Три, не больше!"

"Да, да", — кивал ему Шунейко.

"Счастливец!.. Опять летит!" — думал каждый из наблюдавших у окна.

К счастью, среди своих пороков я не замечал в себе двух: зависти и жадности. И это давало силы относительно спокойно воспринимать успех Шунейко, когда мне до тошноты хотелось летать, как голодному есть.

Всю зиму 1939/40 года Шунейко не показывался у нас на аэродроме. О нем почти забыли. И вот однажды, когда мартовский снег грозился каждый день раскиснуть на поле, у

ангара собралась толпа. Бегу. В толпе смеются:

— Шунейко к нам летит!

— На чем? — кричу.

— «Чайку» угнал с Центрального аэродрома… Только что оттуда звонили!

— Ну!

Случай, конечно, из ряда вон выходящий, тут ничего не скажешь. Предвкушая зрелище, люди уставились в небо.

Чего греха таить, и у нас, как у всех: вероятность любого происшествия страшно возбуждает нервы и обостряет любопытство.

Через несколько минут стал слышен гул мотора, а там над головами появилась и сама «Чайка». Прошла по кругу — все чинно, благородно: шасси убрано, лыжи прижаты к брюху.

В глубоком вираже, подставляя солнцу то крылья снизу, то белый хвост, Иван мог лишь удивляться, разглядывая, в свою очередь, с воздуха толпу: "Встречают кого-то?.. Должно быть, с рекорда!"

Ему и в голову не пришло, что это ждут его посадку.

Еще три-четыре минуты — и беленькая «Чайка», выбросив вперед тоненькие лапки в лыжах, как в перепонках, плавно коснулась ими кашицы снега. Заскользила у трепещущего черным полотнищем посадочного Т.

— Цирк не состоится, братва!.. Администрация денег не возвращает! — съехидничал бортмеханик Костя Лопухов. — Просьба покинуть поле!

— Ну-ка все по своим рабочим местам! — заорал помощник инженера по эксплуатации. Механики и мотористы стали растекаться.

Иван только успел отстегнуть ремни, как к его кабине подбежала девушка:

— У себя в кабинете вас ждет начлет Козлов!

И. И. Шунейко. Снимок в полете. Самолет Ла-5. 1943 год.

Шунейко постучал в дверь:

— Разрешите?

— Да.

— Товарищ начлет, посадку произвел нормально. Самолет исправен. Здравствуйте!

— Мое почтение…. Шунейко, Николаев хочет отдать тебя под суд: ты угнал у него из цеха самолет.

— Во-первых, Иван Фролыч, уже полгода самолет Николаеву не принадлежит: за него деньги наш институт уплатил сполна. В цехе у Николаева самолет лишь переоборудовался, опять же по нашим, институтским, чертежам, опять же для высотных полетов. И руководил этой работой как ведущий я. То есть я и есть хозяин самолета…

— А во-вторых? — все так же хмуро спросил Козлов.

— Во-вторых, я у вас просил летчика?

— Я не мог дать.

— Просил я и у Туржанского. Он ответил мне то же самое. А завтра раскиснет аэродром на две недели. Вот я и решился: работа срочная…

— Понятно… Все же ты партизан, Шунейко. Победителя, конечно, не судят, но Николаев посадить тебя все же очень хочет.

Подробней дело прояснилось следующим образом.

К концу зимы истребитель, купленный институтом моторостроения, где и работал инженером Шунейко, в опытном цехе завода был оснащен более мощным мотором и турбокомпрессором для высотных исследований. Сам Иван Иванович Шунейко проводил как ведущий инженер одну из последних гонок мотора на земле. Мотор работал отменно, и тут к самолету подошел начлет завода Борис Александрович

Туржанский. Один из братьев знаменитых летчиков Туржанских. Борис — его уже теперь нет — был Героем Советского Союза и республиканской Испании.

Шунейко закончил испытание мотора, вылез из кабины, поздоровался. Туржанский поскреб ногой снег и сказал:

— Ты учти, Иван Иванович, завтра-послезавтра раскиснет снег, тогда не выпущу с аэродрома недели две…

— У меня все готово, Борис Александрович, дайте летчика перегнать к Козлову.

— Дать летчика? Нет, уволь. Своей работы невпроворот. Проси у Козлова. Испытания у него будете проводить? Вот и проси… Парашют могу дать, — ухмыльнулся Туржанский.

Шунейко позвонил Козлову:

— Иван Фролович, дайте летчика перегнать И-153 к вам.

— Нет, брат Шунейко, у меня за свои дела сердце болит. Проси у Туржанского: они оборудовали для вас самолёт, пусть и перегоняют!

Тут и мелькнула у Ивана дерзкая мысль перегнать «Чайку» самолично. В этом не было ничего сверхъестественного: на И-15 он летал достаточно, а «Чайка», или И-153, была лишь последующей разработкой того же самолета.

Боясь еще признаться самому себе в этой сладостно-"преступной" мысли, — а преступной она была хотя бы потому, что на «Чайке» он пока не летал, — Ваня пришел домой и долго ходил вокруг стола, пока мать разогревала обед. Разложил вилки-ложки в виде посадочного Т, тарелки расставил по краям, вообразив их ангарами, и так примеривался, как будет строить заход на посадку на новом самолете у Козлова. За взлет с Центрального он был спокоен.

Утром Иван Иванович сказал механику:

— Готовь самолет, сегодня перегоним. — Сам пошел к Туржанскому.

— Где парашют, что вы мне обещали?

— Вон там возьми, — показал начлет кием на шкаф, не отрываясь от бильярдного сукна. Для проверки точности глаза — к слову, единственного у летчика к тому времени, — Борис Александрович любил с утра разогнать пирамидку. Шунейко взял парашют. Туржанский, хитровато взглянув, сказал вдогонку:

— Поговори с Уляхиным. Он тебе покажет, какие нужно держать там скорости. — Сам не отрывался от кия.

Шунейко вышел с трепетом в душе: "Неужели он сам меня опять наводит на эту мысль?"

С летчиком-испытателем завода Уляхиным он, конечно, поговорил. А вообще как ведущий инженер он знал свой самолет

не хуже любого летчика. Поэтому, когда он направился с парашютом на плече к самолету, то удивлялся лишь, сколь энергично вышагивают его ноги.

Механик опробовал мотор и вылез из кабины. Чтоб не травмировать механика, Иван парашют у самолета надевать не стал. Он опустил его в чашку сиденья, расправил там лямки и сел в кабину.

Мотор он опробовал обстоятельно. "Все как будто хорошо".

Иван убрал газ, и мотор теперь потряхивал нервно, работал так, что виден был мах винта… Иван натянул на плечи лямки парашюта, застегнул на груди и на ножных обхватах карабины. Затем пристегнулся ремнями. Шлем уже был застегнут, очки на глазах. Сквозь них он взглянул на механика: тот стоял у крыла, ничего пока не подозревая.

Ваня сделал знак механику. Тот вытаращил глаза, но возражать не стал: убрал колодки из-под колес. Иван Иванович плавно прибавил газ.

В этот-то самый момент к самолету и подбежал Николаев, начальник доводочного цеха; он принялся стучать по крылу и что-то кричать… за шумом мотора не было слышно что. Шунейко махнул рукой: "Не понимаю!" Дал полный газ, и самолет пошел на взлет прямо с линейки.

"Чайка" оторвалась, пробежав метров сто, может, и того меньше.

Когда Шунейко оторвался и, круто набирая высоту, стал разворачиваться на курс, Николаев бросился звонить Козлову. Телефон висел тут же, на заборе. Пробегая весь путь с линейки к телефону, Николаев страшно ругался в адрес Шунейко — слова эти здесь невозможно привести.

Как на грех, ему долго не удавалось дозвониться, и Николаев «завелся» страшно. Наконец он услышал Козлова.

— Иван Фролыч, к тебе этот мерзавец не прилетал? Кто, кто! Шунейко этот… Нет? Вот те на! Куда ж он делся?! Что со мной будет?! Что, что! Твой милый воспитанник угнал самовольно у меня из-под носа «Чайку»…

Конечно, Николаева тоже можно понять: пока Шунейко долетел до нашего аэродрома и сел благополучно, пока Фролыч соизволил сообщить ему по телефону, что машина цела, пережил он немало.

Поругали Ивана Ивановича немного, да и перестали. Но после этого «перелета» Козлов доверил ему проводить высотные исследования самостоятельно в качестве летчика и инженера в одном лице.

Так начинались первые высотные полеты Шунейко.

3. Когда закипает кровь

Ясный-преясный день. В такую безоблачную синь и раньше было удобно подниматься на одноместном истребителе летчику на очень большую высоту. Я говорю сознательно "на очень большую высоту", понимая, что стоит назвать мне ее в метрах, и мои современные коллеги улыбнутся.

Предвижу улыбки владеющих современной новейшей техникой:

"Тоже мне разговорился! 13 750 метров… Высота?! Нам двадцать, двадцать пять километров нипочем. Никаких "кровавых мальчиков" в глазах. Почти как дома".

Да, друзья, почти как дома. А иначе как же было бы достигнуть высоты 384 тысячи километров?! Нельзя было бы пощупать ногой сыпучий «пляж» Луны. И доступно стало это после того, как в авиации летчиками-испытателями были испытаны на себе и отработаны совместно с конструкторами до надежного состояния герметические кабины и скафандры. Теперь они, друзья, к вашим услугам. Дерзайте дальше.

Однако в войну, хотя бы в 1943 году, высота в 13 750 метров — прошу мне верить — была очень большая высота.

Атмосферное давление на этой высоте в семь раз меньше земного, и, чтобы мгновенно "не уснуть", летчик надевал маску со струйкой кислорода, кожаную маску, закрывающую нос и рот.

Но тело тоже дышит. И 110 миллиметров ртутного столба, что соответствует давлению воздуха на упомянутой высоте, нашему организму недостаточно. Точнее, это предел его переносимости. Еще немного выше, и для самого здорового, натренированного человека может наступить конец. Причем с момента потери сознания — практически мгновенно.

Туристы знают, как трудно в горах сварить еду: точка кипения с подъемом на высоту заметно падает. На высоте свыше 13 километров кровь в организме, если этот организм вне герметической кабины, без скафандра, начинает закипать при собственной температуре тела. И это явление в испытаниях нам приходилось ощущать.

Тут, собственно, и могут начаться конвульсии. Сперва вы ощутите мерцающие покалывания, вроде тех, что бывают, когда отсидишь ногу. Только покалывания эти больше в голове, в шее и в руках. Чем выше станете подниматься, тем чаще покалывания. Создается впечатление, что вас жалят кончиками игл, но жалят изнутри. Будьте готовы ко многому, ибо может вдруг ахнуть так в сустав, словно в него загнали гвоздь. Но в общем состояние приглушенное, как бы полусонное. Словно находишься под

небольшим наркозом. Вперед все видишь, а сознание лениво, и шевельнуть телом нет желания. Стоит чуть резче повернуть голову, и рассыплются искры вокруг, как из-под карборунда. Засветятся круги заиндевелых приборов. И как знать, на мгновенье это или навсегда…

В сорок третьем году дела на фронте стали несравненно лучше. С увеличением количества наших истребителей над полем боя, и особенно ЯК-9 и ЛА-5, господство в воздухе, которым раньше владели немцы, переходит к нам.

В этой обстановке наращивания сил в зоне Москвы стал внезапно появляться высотный вражеский разведчик «Юнкерс-Ю-86Р». Он прилетал в ясные дни на высоте 13 километров с юго-запада и, оставляя за собой тонкую белую дугу, уходил на северо-запад.

Истребитель Як-9 конструкции А. С. Яковлева.

Его «прогулки» за линию фронта, да еще к Москве, вызвали понятное беспокойство Ставки Верховного командования. Что же касается лиц, ответственных за техническое состояние противовоздушной обороны, то появление Ю-86Р на недоступной для наших истребителей высоте оказалось, прямо скажем, гнетущей неожиданностью.

У Сталина имели место серьезные разговоры и совещания, в результате которых наркомату авиационной промышленности было предложено в самом срочном порядке модернизировать несколько истребителей ЯК для высотных полетов, а главному конструктору Микояну создать новый высотный истребитель.

Оснастить несколько серийных ЯКов моторами с высотными

нагнетателями воздуха системы Доллежаля оказалось наиболее скорым и реальным делом.

Трудно теперь сказать, сколько на это потребовалось дней: неделя? Две? В войну работали круглосуточно и так интенсивно, что могли сделать в такой срок работу, на которую в мирное время понадобился бы квартал.

Словом, очень скоро высотные ЯКи появились на Центральном аэродроме, где их сразу же включили в дежурное звено, хотя отладочные работы все еще продолжались. Работали днем и ночью: на приангарной площадке, когда самолеты выводились на дежурство; при свете софитов в затемненном ангаре; работали так, чтобы в любой момент ясной погоды при появлении немца можно было поднять истребитель в воздух.

Главный конструктор Доллежаль все эти дни не отходил от самолетов. По многу раз на день сюда, на Центральный аэродром, приезжал Александр Сергеевич Яковлев. Оба конструктора пребывали в том взвинченном состоянии, при котором и в короткие часы сна не перестают посещать кошмары. Сталину докладывалось все время о состоянии работ на самолетах.

При одной из встреч Яковлева с Доллежалем у самолетов произошел примерно такой разговор.

Александр Сергеевич увидел на одном из самолетов вмонтированный в крыло новый заборник воздуха к нагнетателю мотора. Раструб всасывающего патрубка был развит чуть ли не до размеров граммофонной трубы и показался главному конструктору самолета эстетической несуразностью, а с точки зрения аэродинамики — недопустимым. Яковлев сразу же понял, что такой удобный для мотора "раструб с запасом" мог появиться по указанию конструктора-моториста. Подойдя вплотную и сдерживая раздражение, Яковлев достал из кармана кителя красный карандаш и прочертил им линию на металле раструба. Затем, обернувшись, более чем сухо сказал ведущему инженеру:

— Резать так! Вокруг завальцевать и загладить.

— Прошу прощения, — шагнул вперед Доллежаль. Яковлев быстро обернулся и очень недовольно взглянул на него.

— Перед тем как резать, Александр Сергеевич, мне хотелось бы выяснить, в каком соотношении мы с вами действуем: если на правах главных конструкторов, то я возражаю. Если как главный конструктор с заместителем наркома — пусть режут по карандашу…

Мне кажется, этот разговор приобрел теперь потешный оттенок. Во всяком случае, может вызвать улыбку. Но в то время, когда председатель Моссовета Пронин, отвечая за противовоздушную оборону Москвы, докладывал обо всем

Сталину, у собеседников вряд ли возникало желание состязаться в светском остроумии.

Летчик-испытатель И. Шунейко (слева) и кинорежиссер В. Пудовкин.

Первые же полеты высотных ЯКов никого не успокоили. Оказалось, что моторы с нагнетателями Доллежаля не желают правильно работать на высоте и вызывают тряску самолета. Стоит ли распространяться о том, насколько время было суровое и что тучи над головами специалистов сгущались тем мрачнее, чем меньше оставалось в небе облаков и чем реальней становилась возможность появления вражеского высотного разведчика над столицей.

В случаях, когда конструкторы, инженеры и рабочие сделали все, а самолет нормально летать не хочет, его немедленно направляют к нам, в исследовательский институт.

Так поступили и с высотным ЯК-9 № 29.

К кислородному голоданию организм в какой-то мере приспосабливается, если его систематически тренировать на высоте, раз от раза поднимаясь выше. Разумеется, делать это можно в разумных пределах.

Не скажу, чтобы тренировки в термобарокамере мне лично доставляли удовольствие. Всегда казалось, что в реальных условиях высотного полета чувствуешь себя даже лучше, чем пребывая затворником в резервуаре, из которого выкачали почти весь воздух: наверно, потому, что в полете человек работает "в форсированном режиме" — настроен на работу с предельной отдачей всех физических и нравственных сил, наделен чувством огромной ответственности да и реальной опасности потери сознания тоже.

Такой обстановки, естественно, в лабораторных условиях не создать. Вот почему, когда сидишь в барокамере и тебя "поднимают на высоту", свободный от значительных дел, прислушиваешься к своему внутреннему состоянию, и тебе все больше и больше кажется, что самочувствие твое не такое уж и отменное.

И все же летчикам-высотникам тренироваться в термобарокамере приходится довольно много, и, надо сказать, тренировки эти очень не бесполезны.

И вот что интересно. После систематических тренировок на высоте пять с половиной тысяч метров чувствуешь себя довольно сносно даже без кислородной маски. Но сохранить достаточную работоспособность, ясное сознание на шестикилометровой высоте мне не удавалось, если на лице не было кислородной маски.

Это приспособление на самолете в принципе было похоже на теперешний акваланг. Кислородные баллоны, дыхательный автомат и маска. Все это размещалось не в ранце, а на борту самолета. Полеты на высоту без кислорода, начиная с четырехкилометровой высоты, медики нам категорически запрещали. Они вообще считали, что полеты с кислородной маской возможны лишь до высоты десяти километров.

Но летать нужно было: от этого зависело многое, и даже работоспособность столицы. Поэтому оставалось приспосабливать себя к кислородному голоданию в термобарокамере, чтобы затем, в полете, достигнуть своего жизненного потолка.

В высотную лабораторию Шунейко явился в назначенное время после обеда. Военврач Левашов ждал его.

— Иван Иванович, мы подошли к очень трудному подъему на максимальную высоту 13 750 метров. Понимаете ли, он таит в себе реальную опасность…

Шунейко внимательно посмотрел на врача, потом улыбнулся

и ответил:

— Вы хотите спросить, доктор, как я выполнил все ваши предписания?

— Вот именно.

— Примите исповедь. Я спал отменно восемь часов. Завтрак: яичница из двух яиц, масло, сухари и кофе. Обед: немного рыбы, бульон, жареное мясо, опять же сухари и сок… Все в точности, как вы велели. На этот раз исключил все овощи и молочные продукты. Надеюсь, сегодня живот болеть не будет.

— Вид ваш мне сегодня нравится. Нуте-ка присаживайтесь и давайте измерим давление.

Летчик сел против врача. Несколько секунд они молчали, и только слышалось пыхтенье груши.

— Сто пятнадцать на семьдесят пять! Как у грудного младенца, — провозгласил Левашов. — Что ж, отлично. Теперь пульс…

Шунейко разглядывал аккуратно постриженные, рыжеватые, скорей всего от табака, усики Левашова.

— Шестьдесят восемь. Прекрасно! Настоящий высотник: ни малейших симптомов волнения.

— Вот те раз! Что ж волноваться, если вы с меня не спускаете глаз?

— Но я-то снаружи камеры, а вы внутри.

— Я доверяю вам больше, чем легочному автомату, — добродушно усмехнулся летчик.

— Благодарю вас, — ответил Левашов, — и все же должен предупредить: подъем очень серьезный!.. Я бы все это растянул на более продолжительное время, но вам ведь предстоит летать на этом сверхсрочном высотном ЯКе?..

— Я готов.

— Хорошо, начнем. Я сам помогу вам одеться.

Минут через десять Шунейко в меховом комбинезоне, в унтах оказался перед входом в термобарокамеру. Не будь ее сфера и массивная стальная дверца выкрашены в белый цвет, ее можно было бы принять за паровой котел с закрытой топкой. Сбоку камеры поблескивал иллюминатор сантиметров двадцати в диаметре.

Левашов в длинном белом халате подошел к дверце, крутанул штурвальчик запора и открыл ее.

— Милости просим, — пригласил он Шунейко с доброй улыбкой. — Значит, напомню: подъем через тысячу метров после шести тысяч. На каждой высоте небольшая площадка по минуте.

— Все ясно, — Шунейко перешагнул через высокий край круглого отверстия в стальном резервуаре, согнулся и, помогая

себе руками, не без труда протиснулся в заиндевелое чрево «котла».

Он сел на стул, возле которого на откидном столике лежали маска, часы и планшет. Сперва взял маску с гофрированным шлангом и прикрепил ее резинками к крючкам на шлеме. Вздохнув и выдохнув несколько раз, он проверил по лепесткам индикатора работу легочного автомата: при вдохе лепестки раздвигались, при выдохе — смыкались вплотную. "Все в порядке", — решил он: кислород подавался в маску исправно. Он попробовал еще на секунду включить флажок аварийной подачи и сразу ощутил на губах холодную живительную струйку газа.

Теперь он взял планшет с карандашом и пристегнул его к ноге так же привычно, как делал это в кабине самолета. Наконец взял со стола большие самолетные часы «Егер» и включил кнопку контрольного отсчета времени. Время записал в планшет. Левашов внимательно наблюдал, стоя у все еще открытой дверцы. Шунейко как-то весь расправился, несколько раз глубоко вдохнул и кивнул Левашову: дескать, пошли!

Левашов захлопнул дверцу. Летчик представил себе, как он закручивает до отказа штурвальчик могучего запора. Теперь Шунейко был отрезан от мира десятимиллиметровой толщей стали и солидным слоем теплоизоляции. Левашов уставился на него через стекло иллюминатора.

"Подъем" проходил уже' примерно полчаса. Иван чувствовал себя лучше, чем в предыдущий раз, но с высоты двенадцать тысяч снова начались покалывания в голове и суставах. Режущих болей в кишечнике сегодня было меньше. Летчик непрерывно смотрел на Левашова и иногда лишь отвлекался на секунды, чтобы записать время, высоту и свои ощущения. Почерк стал неузнаваемый, писал он медленно и угловато. Временами, не дописав цифры, останавливался, как бы вспоминая. Однако все шло хорошо, и на высоте тринадцать тысяч метров после обычной минутной площадки он снова мигнул врачу: пошли!

Они достигли намеченного потолка. Иван Иванович дышал маленькими порциями, но часто-часто. Давно включил аварийную подачу кислорода — повернул флажок. Сам сидел теперь недвижно, только косил глазами. Он напряг всю волю, чтоб не сказать: "Все!.. Больше не могу!"

Последние цифры он записал так:

"14… 36 — 110 мм рт. столба".

Это соответствовало как раз заданной высоте 13 750 метров. Записав, Иван медленно поднял на врача глаза. Тот дал ему последнее задание: просчитать собственный пульс.

Он стал считать… Сбился и начал снова… Показалось, что

Левашов вместе с округлым окошком расплылся в тумане, и белизна вокруг стала нежно-голубой, как жидкий кислород… Потом по голубому разлетелись брызги, и все пропало…

Очнулся Иван Иванович от какого-то свиста вокруг и взглянул инстинктивно на высотомер: "Десять тысяч!"

Левашов снизил его почти на четыре километра! Когда врач увидел, что летчик пришел в себя, он сказал ему, нарочито растягивая слова; Шунейко услышал его спокойный голос в шлемофоне, увидел через иллюминатор шевелящиеся губы:

— Иван Иванович, поднимите секундомер!

Летчик страшно поразился, увидев «Егер» на полу…

4. В ожидании полетов

Наш рабочий день начинается с комнаты врача. Первое для того, кто летит, — с утра к врачу. Недолгий осмотр.

— Как спали? — спрашивает врач. Сама считает пульс.

Летчик отвечает с улыбкой:

— Без сновидений, доктор, жаль!

— Как настроение, самочувствие? — Врач не поднимает глаз, чтобы быть серьезней, прилаживает на руку манжетку.

— Спасибо, доктор, чувствую себя превосходно. А вы?

Врач игнорирует вопрос, смотрит на ртутный столбик.

— Сто двадцать на семьдесят пять, пульс шестьдесят восемь. — И, наконец, улыбнувшись (чего он и добивался!), приподняла ресницы: — Летите на здоровье!

Через несколько минут Шунейко за столом в летной комнате. Куда девалась легкомысленная улыбка! Он сосредоточенно серьезен. Аккуратно расчертив планшет, вписывает в него задание, поглядывая на полетный лист перед собой. Ведущий инженер по испытаниям высотного ЯКа Константин Никитич Мкртычан сидит напротив. Изредка они перебрасываются скупыми словами. Давайте же не будем им мешать и немного отвлечемся.

В.Нефедов, В.Васянин и Г.Мосолов готовятся к высотным полетам.

У авиаторов к медикам противоречивое отношение. Медики самоотверженно борются за жизнь авиаторов, скажем, после

аварии. Достаточно вспомнить, как, не щадя себя, боролись хирурги за жизнь Георгия Мосолова.

Но какими они иногда становятся «церберами», когда дело доходит до медицинского освидетельствования молодого человека, стремящегося летать, или опытнейшего летчика со стажем!.. Зачастую тогда создается впечатление, что медики, влекомые чуть ли не охотничьим азартом, стремятся во что бы то ни стало выискать у здорового человека наметку какой-то болезни и не допустить его к летной работе.

Попробуем разобраться в этом.

Как-то в журнале «Интеравиа» я вычитал, что ФРГ за подготовку в Америке только одного летчика платит США миллион долларов. Не знаю, сколько стоит подготовка боевого летчика у нас, но одно ясно: стоит дорого, и труд этот кропотливый, долгий и в высшей степени ответственный.

Так ли уж возросли требования к "человеческому материалу" со стороны современной авиации, как представляют себе медики? Полагаю, что нет.

Прежде всего самолеты нынче строятся примерно с теми же запасами прочности, что и до войны. А из этого следует, что летчики не могут в полете допускать существенно большие перегрузки, чем раньше. Правда, перегрузки теперь за счет скорости полета и, следовательно, продолжительности маневра более растянуты по времени. Но здесь авиатору приходит на помощь противоперегрузочный костюм.

Что же касается всевозможных автоматических устройств и надежнейших герметических кабин на современных самолетах, то они служат исключительно для обеспечения и облегчения труда летчика.

Раньше летчики часами мерзли в открытых кабинах при жутких сквозняках и при температуре минус сорок-пятьдесят. Теперь полет проходит при постоянной температуре в кабине: кислородная маска на лице летчика не обледеневает, не нужно кутаться в неуклюжие меховые одежды. Радио и автоматика упростили, расширили возможности полета. Полеты за облаками стали во сто крат надежней, проще и спокойней, чем полеты без этих средств во всякую погоду под облаками у земли.

Словом, полеты на современных самолетах стали надежней и комфортабельней, а требования медиков к организму летчика сильно усложнились. Используются утонченные средства исследований — центрифуги, качели, болезненные пробы, зондирования и прочее, чтобы выявить в «негоднике-здоровяке» хоть какую-нибудь ущербину.

Вот и слышишь сплошь да рядом от товарища после

очередного освидетельствования:

— Пропустили…. Правда, чуть наизнанку не вывернули. Одни качели доктора Хилова что стоят! А когда председатель комиссии документ подписывал, так, видно, уж очень не хотелось ему. Склонился и говорит: "Скажи на милость, чем все-таки ты волосы красишь?"

И, несмотря на такую тщательность, придирчивость осмотров, были случаи, когда летчик до последнего дня летал при острой необходимости. Так летал на испытание сложной сверхзвуковой машины наш товарищ Гоша Захаров, а через десять дней умер… от раковой болезни. Это ведь прежде всего говорит о том, насколько вынослив, приспособлен организм опытного летчика к полетам!

А как у нас, летчиков, сердце обливается кровью, когда мы слышим, что при приеме в аэроклуб медики забраковали 100 юношей. Из ста десяти страждущих летать парней приняли только десять!.. Это при недоборе в аэроклуб!

Когда же в тридцатые годы комсомол выполнял клич "Подготовить стране сто пятьдесят тысяч летчиков!", тогда, помнится, вряд ли отбраковывалось медицинской комиссией более двадцати человек из ста кандидатов.

Я часто вспоминаю своего коллегу Игоря Эйниса, пролетавшего всю жизнь в очках. Сергей Анохин, исключительный летчик-испытатель, пролетал на сложнейших испытаниях с одним глазом пятнадцать лет. Герой Испании, Борис Туржанский тоже несколько лет летал, лишившись одного глаза. Известный американский летчик Вилли Пост пришел в авиацию, лишившись глаза в коннице. И стал знаменитым рекордсменом.

Кроме Мересьева, без ступней ног отлично воевал летчик-истребитель Северного флота Герой Советского Союза Захар Артемьевич Сорокин. В воздушных боях он сбил 18 вражеских самолетов, из них уже без ступней — 12!

Как-то Минов рассказал мне о летчике-истребителе Кише. С ним он встречался на Варшавском фронте в 1920 году. Потеряв на войне ногу, Киш носил протез. Летал он на одноместном «ньюпоре» и, чтобы протез не мешал в полете, отстегивал и клал рядом с собой сбоку сиденья. Он подсовывал носок сапога под ремень одного плеча педали и управлял одной ногой.

Как-то на аэродром пришла депеша с сообщением, что их летчик Киш разбился.

В депеше говорилось, что самолет перевернулся вверх колесами, возле самолета был найден мертвый летчик, а рядом валялась оторванная нога.

Однако, изучая телеграмму, сослуживцы не оставили надежду, что Киш жив, так как при капотировании самолета на посадке летчики тогда редко разбивались.

И действительно, когда приехали к месту аварии, летчик скакал возле самолета на одной ноге, страшно ругаясь, что мальчишки, пока он спал, срезали все ремни на его протезе.

Говоря обо всем этом, я вовсе не призываю врачей быть снисходительными и набирать в летные школы безногих и слепых. Хотя, как видим, и они могут при желании великолепно летать. Просто хочу сказать, что настоящее творчество заключено в том, чтобы помочь страждущему юноше проникнуть в авиацию, предполагая, что из него, может быть, выйдет будущий герой, такой, как Чкалов, Анохин и Туржанский…

И в этой связи хочется особо сказать о подвиге профессора Дженалидзе. Это он после демобилизации Захара Сорокина как инвалида войны решился мужественно допустить отважного воздушного бойца к летной работе на протезах, подписал ему документ: "Ограниченно годен к летной службе". Это, как мне сдается, и великая человеческая чуткость, и мужество, и подвиг.

Талант бывает и в летном деле. Но, увы, не все способные и страждущие летать абсолютно здоровы. Артем Молчанов был сначала курсантом-"замухрышкой", а стал замечательным воздушный бойцом, асом. Одна лишь физическая сторона здоровья еще не предопределяет перспективности будущего летчика. Бывает, и нередко, что сильный духом боец добивается куда большего результата, чем просто сильный телом!.. Но есть ли у врачей качели, которые помогают им определить духовную силу человека?

Нет. Таких качелей пока нет. Они должны быть в сердце и в разуме врача.

Группа летчиков-испытателей Летно-исследовательского института в период Великой Отечественной войны. Сидят слева направо: Г. Бураков, Л. Тарощин, Н. Адамович, М. Галлай, Д. Зосим, С. Машковский, В. Юганов, И. Шелест, А. Чернавский. Средний ряд: В. Елагин, В. Расторгуев, В, Молочаев, И. Шунейко. Верхний ряд: В. Олиферко, И. Эйнис, А. Емельянов, А. Якимов, В. Чиколини, А. Демичев, В. Васин, С. Анохин, А. Гринчик.

Теперь можно снова вернуться в летную комнату, где мы оставили своих знакомых испытателей, готовящих планшет.

К началу рабочего дня почти все были в сборе, но каждый, входя и здороваясь, сразу же подходил к окну, чтобы взглянуть на колокольню. Она от нас на другой стороне речки, на холме, километрах в двух с небольшим. Поэтому, когда колокольню хорошо видно, мы знаем — можно летать, что называется, в свое удовольствие. В данном случае к девяти часам с запада потянуло мраком, облачность снизилась, заморосил дождик, и так как многим для высотных полетов нужна была ясная погода, становилось понятным, что сегодня этих полетов не будет.

Шахматисты первые заняли свои места. Они сосредоточенно замолкли, зато другие все более входили в разговор.

В летную комнату вошел Алексей Гринчик, наш старший летчик и заместитель начлета.

— Здорово, короли! — Сам весь светился обаятельнейшей улыбкой, а хитрым прищуром глаз метнул по диванам: все ли вовремя на работе. — Наши птички-синоптички ничего дельного пока не обещают: весь день продержится такой мрак. Но прошу не разбегаться, сейчас явится лектор и кое-что расскажет о высотном «юнкерсе» по информации союзников… Ясно?

— Ясно. Кто лектор?

— Сейчас увидите.

Дверь отворилась, и появился Костя Мкртычан. Чуть прихрамывая, двинулся к столу.

— Костя, ты лектор?

— Да, я, — чихнул Костя и принялся мять платком обстоятельный посиневший нос. — Черт возьми, простудился у вас тут!

Он важничал, но глаза искрились смехом.

— Так вот, товарищи летчики, раз уж я лектор, то расскажу вам нечто такое… А…ап-чхи!

— Будь здоров, Костя…

— Спасибо. Да. Гм. Да… Я расскажу вам… Ба, вот и Виктор Николаевич, теперь можно начинать…

С цигаркой в зубах в комнату влетел сильно разогретый Юганов.

— Привет летунам!.. Что за шум, а драки нет?!

Мкртычан первый замечает, что у Юганова из широкого голенища кирзового сапога струится дымок, и, повернувшись к Гринчику, говорит:

— Алексей Николаевич, вы маловато цените рвение летчика-испытателя Юганова: смотрите, он буквально горит на работе!

Тут все мы почувствовали запах дыма. Поднялся невообразимый хохот. Только Виктор, сперва не понимая, остолбенел. Но тлеющая портянка дала о себе знать. Виктор судорожно дрыгнул ногой — дымящийся сапог ахнул в стену повыше голов схватившихся за животы. Штанина у Виктора прогорела, и он, прыгая на одной ноге, слюнявил обожженное место и ругательски ругался. Все мы, и Гринчик тоже, ни слова не могли вымолвить.

Виктор все же обиделся.

Мкртычан сказал, вытирая слезы:

— Спасибо, Виктор, ты настоящий друг! Поверь, никогда так не смеялся. Вот уважил, ну спасибо. Ах, умница, ай, друг!

Первым встал Гринчик.

— Ну хватит, короли. Давайте приниматься за дело. Константин Никитич, сколько тебе потребуется времени?

— Минут сорок.

Все притихли, «Мкртыч» подошел к столу.

Он постоял немного молча, смотря на синее сукно стола, на пепельницу из старого, закопченного с двух сторон моторного поршня, потом вскинул на нас свои веселые, чуть лукавые глаза.

— Товарищи летчики, вы, вероятно, слыхали о появлении в зоне Москвы фашистского высотного разведчика «Юнкерс-

Ю-86Р»?

Так вот, нам удалось получить от союзников информацию об этом самолете и об опыте англичан по борьбе с ним в Северной Африке. Сейчас я ее перескажу вам.

Немцы строили Ю-86Р в строжайшей тайне, но англичанам удалось узнать о нем еще до появления опытного экземпляра на испытательном аэродроме. Возможно, англичане и правы, считая сохранение тайны тем более трудным делом, чем она значительней. Конечно, здесь нетрудно уловить и некий парадокс: если согласиться с этим английским постулатом, то можно пойти дальше и прийти к выводу, что абсолютной тайны быть не может вообще, ибо возрастание значения ее до бесконечности в пределе приводит возможность сохранения ее к нулю.

Разумеется, это лишь шутка… Но, как и во всякой шутке, здесь есть доля правды. Вы знаете историю с нашим ИЛ-2. Перед войной никто в него не верил, никто не придавал ему значения… Так, какой-то допотопный самолет! И что же?

Оказалось, что немцы знали многое о нас, однако ИЛы обрушились на них кошмарным сюрпризом.

Возвращаясь к англичанам, замечу, что, обладая присущим им чувством юмора, они считают, например, делом безнравственным всякое совершенствование дверных замков, так как оно лишь изощряет похитителей, превращает их в отпетых взломщиков и сокращает их путь к виселице.

Но перейдем к «юнкерсу».

Этот двухмоторный самолет вооружен только фотоаппаратом, имеет большой размах крыльев, большое удлинение. Крыльями напоминает наш АНТ-25, на котором, помните, Чкалов и Громов летали перед войной через Северный полюс в Америку. На «юнкерсе» есть герметическая кабина, какой не имеет ни один боевой истребитель.

Предназначен высотный разведчик для полетов выше потолка любого самолета. Немцы сочли, что оборонительное оружие — пушки, пулеметы — ему не нужно. И в самом деле, кто сможет помешать такому самолету летать над любой территорией, делая съемки важнейшего стратегического характера!

Так думали немцы, когда строили Ю-86Р. Но англичанам помогло то, что они уже кое-что о нем знали.

Во всяком случае, когда Ю-86Р стали появляться над северным африканским побережьем, три английских летчика-испытателя решили, что на своих специально доработанных «спитфайрах» они могут перехватить высотного шпиона, и предложили для этой цели военному командованию свои услуги.

Разрешение последовало незамедлительно.

На истребителях «спитфайр» не было ни герметических кабин, ни скафандров. Летчики отдавали себе отчет, что им придется подниматься на высоты свыше тринадцати километров, и для обеспечения жизнедеятельности на этой высоте они могут располагать лишь кислородными масками и сжатым кислородом.

Самолеты были облегчены до возможного предела. Из вооружения на борту оставалась лишь пушка.

Вполне логичный путь максимального облегчения самолета для высотных полетов не нов. Вспомним хотя бы рекордные полеты Коккинаки. В 1935 году Владимиру Константиновичу удалось на своем специально облегченном И-15 забраться на 14 575 метров и побить мировой рекорд высоты. Я уже не говорю, что на его самолете было снято все вооружение и приборы. Даже кресло летчика было извлечено, и Коккинаки помещался на перемычке из брезента. Педали управления, ручка были частично заменены на деревянные. Снятые полотняная обшивка и часть моторных капотов оголили каркас фюзеляжа. Поговаривали тогда, возможно в шутку, будто летчик несколько дней хлестал себя нещадно березовым веником на верхнем полке в бане, чтоб довести свой вес до максимальной кондиции.

Отправляясь в полет, он имел бензина и масла лишь "в один конец" — только на подъем. На летчике были летний комбинезон, кислородная маска и, разумеется, шлем. Кожаный, обыкновенный. Володя верил, что благодаря выносливости и здоровью он выдержит подъем и не окоченеет, когда мотор остановится на максимальной высоте. Он знал, конечно, что минут десять придется побыть в кабине при температуре минус шестьдесят. Он верил в себя и выдержал. Вот почему этот уникальный полет на высоту 14 575 так и остается в истории непревзойденным. В герметической кабине, в скафандре люди поднимутся много выше — это несомненно. Но в репсовом комбинезончике, в кислородной маске, закрывающей лишь рот и нос, никто и никогда, очевидно, не вознесется так!

Теперь вернемся к англичанам.

Заметив над Средиземным морем тонкий след инверсии, первым навстречу немцу поднялся летчик Рейнольдс.

Медицинский персонал имел некоторые возражения против использования Рейнольдса в высотных полетах, так как эта работа требовала юношеской выносливости, а летчику было около сорока лет.

Однако в авиационном смысле Рейнольдс оказался удивительно юным — до тридцати пяти лет он вообще не летал. Занимаясь до войны коммерческой деятельностью в Северной

Африке, он приобрел для своих нужд легкий самолет и научился на нем очень прилично летать. В воздушных же силах обучения не проходил.

Увлечение полетами заставило его бросить коммерцию и искать возможности стать летчиком-испытателем. Он, по-видимому, очень хорошо летал, имея неограниченную тренировку на личном самолете, и это решило дело при поступлении его в качестве летчика на завод. Рейнольдс успешно испытывал «спитфайры».

Итак, Рейнольдс поднялся на десятикилометровую высоту, но враг, заметив его, стал уходить в сторону Средиземного моря. Летчик долго преследовал фашиста над морем, продолжая набирать высоту. На тринадцати километрах «спитфайр» подошел к «юнкерсу» настолько близко, что Рейнольдс дал очередь из пушки и увидел, как из правого мотора врага полыхнуло пламя. Горящий «юнкерс» скользнул на крыло и, закручивая за собой дымный шлейф, стал падать в море.

Победу Рейнольдса англичане назвали подвигом выносливости. Английские медики считали, что для любого человека подъем на высоту даже немногим более десяти тысяч метров "представляет собой игру со смертью в случае малейшего затора в подаче кислорода"…

Вскоре после первого сбитого немца появился второй. Этот уже летел выше прежнего. По-видимому, попытка подобраться к нему не удалась, и англичанам пришлось снова работать над увеличением высотности своего истребителя.

Спустя некоторое время двум другим летчикам-испытателям — Джендерсу и Гоулду — удалось все же перехватить высотный «юнкерс». Но, облегчая все больше свои самолеты, они взяли с собой очень мало горючего — только на подъем.

И снова неприятель, заметив «спитфайры», стал уходить на север. Джендерс поднимался первым и первым же заметил, что ему не хватит бензина для возвращения на аэродром. И все же он решил продолжать преследование. Как только представилась возможность, он атаковал врага.

Вероятно, его выстрелом была повреждена гермокабина на немецком разведчике, и тот был вынужден снизиться. Тут его и настиг Гоулд.

Самолеты закружились в карусели. «Спитфайр» обладал преимуществом в скорости, но у «юнкерса» оказалась лучше маневренность. Все же англичанин смело атаковал безоружного фашиста, и «юнкерс» в конце концов был сбит.

У Гоулда осталось девять литров бензина, когда он приземлился на своем аэродроме.

Иначе обстояло дело с Джендерсом.

После его атаки на высоте 13 700 метров у него кончился бензин. Джендерс утешал себя тем, что с такой огромной высоты даже истребитель может спланировать многие десятки километров. Однако пропеллер, продолжая вращаться на остановленном моторе, тормозил самолет куда больше, чем это мог предположить летчик. Джендерс вскоре понял, что снижается слишком круто.

В море он видел два небольших судна, и ему ничего не стоило подойти ближе и выброситься с парашютом над ними, чтоб моряки подобрали его. Но, надеясь дотянуть до берега и спасти уникальную свою машину, он пока не торопился этого делать.

Ему крепко помешал встречный ветер. В конце концов Джендерс вынужден был прибегнуть к парашюту, когда у него оставалось каких-нибудь пятьсот метров высоты.

Спасательной надувной лодки у летчика не было: экономя вес, он считал такой груз непозволительной роскошью.

Джендерс отстегнул перед волнами свой парашют и опустился в море, находясь примерно в 30 километрах от египетского берега.

Он ориентировался по солнцу и направлению ветра и в общем плыл к берегу. Это продолжалось в течение 21 часа.

Джендерс сам немало удивлялся потом: как у него хватило сил бороться с морем и как его не съели акулы? Представляю вам самим вообразить его состояние, когда он выплыл на берег, к немалому изумлению двух джентльменов, занятых здесь охотой на уток.

Летчик не в силах был сделать и ста шагов с песчаного пляжа. Несколько часов проспал он в измочаленном волнами комбинезоне. Потом ему пришлось воспользоваться одеждой египетского крестьянина, чтобы вернуться к себе на аэродром, где его считали уже погибшим.

С третьим «юнкерсом» все там же, в Северной Африке, пришлось встретиться снова Рейнольдсу, и, как явствует из его доклада, в погоне за врагом он будто бы подобрался вплотную к высоте 15 тысяч метров. Может быть, здесь есть некоторое преувеличение, но, очевидно, атаковать немца ему пришлось на высоте не менее 14 километров.

Поднявшись на эту высоту, Рейнольдс заметил, что термометр за бортом кабины показывает 67 градусов ниже нуля. Смазка в управлении самолета застыла, приборы покрылись толстым слоем инея, а летчик, подвергаясь высотной болезни, обессиленный, напрягал всю волю в стремлении к победе.

Полуслепой, измученный болями во всем теле, испытывая тошноту, Рейнольдс все же карабкался на самолете, готовом все время сорваться в штопор, и продолжал преследование уходящего немца.

Ему удалось довольно близко подобраться к «юнкерсу», и он готов был открыть стрельбу, но не смог нажать кнопку пушки — сознание приказывало, а пальцы не повиновались.

Пытаясь понять, что с ним происходит, он чуть-чуть изменил режим полета, допустил небольшой крен, незначительно увеличил скорость, и завоеванная с таким трудом высота была потеряна на 500 метров… Немец снова висел над ним.

Огромным усилием воли Рейнольдс заставил себя собрать оставшиеся силы. С невероятным трудом он отвоевывал у высоты десятки метров. Наконец ему представилась возможность выстрелить во врага.

В тот день воздух внизу и вокруг был удивительно прозрачен. Планируя к себе на базу, летчик мог видеть одновременно большую часть Эгейского моря и остров Крит, который казался ему камнем среди лужи, а также дельту Нила впереди и почти весь Суэцкий канал. Такой обзор открывался ему с огромной высоты.

Вот, собственно, и все, что я хотел вам сообщить, основываясь на информации наших союзников.

— Вопросы есть? — Константин Никитич обвел нас взором.

— Есть, — отозвался Виктор Расторгуев. — Скажи, Костя, как дела с высотным ЯКом?

— Наш самолет уже здесь, его привезли ночью. Для испытаний на предельные высоты назначен летчиком Иван Иванович Шунейко, но, полагаю, и другим придется полетать. Ведущим инженером по испытаниям и доводкам Александр Сергеевич Яковлев назначил меня. Нам нужно доработать ЯК-9 № 29 с мотором Климова-Доллежаля так, чтобы он мог преградить высотному «юнкерсу» путь к Москве, а лучше — сбить его. Важнее задачи у нас нет.

5. Высотный «Як-9» № 29

В первом же полете Ивана Шунейко на высотном ЯКе на одиннадцатикилометровой высоте началась сильнейшая тряска двигателя.

Просматривая потом записи вибраций подмоторной рамы, испытатели поняли, что этак мотор может сорваться с установки и улететь сам по себе.

— Очевидно, на высоте закипает бензин, — высказал соображение профессор Чесалов. — А если это так, нормальной работы карбюраторов ждать нечего!

Что ж, решили попробовать охлаждать бензин перед полетом. Для этого его нужно было в бочках на несколько часов помещать в термобарокамеру.

Канительной и неблагодарной оказалась эта работа. Заморозят бензин — испортилась погода. Прояснилось небо — бензин снова нужно морозить не менее пяти часов!

Все же в конце концов испытателям удалось «состыковать» подходящую погоду с достаточно охлажденным бензином. В баки высотного ЯКа залили остуженный до минус 30 градусов бензин, и, не теряя драгоценных минут, Шунейко поднялся.

Минут через пятнадцать стрелка высотомера в кабине летчика подошла к "заветной высоте" — к 11 километрам. И, увы, все началось снова. Как и в предыдущем полете, та же тряска, та же грубая раскачка и хлопки мотора. Продолжать полет было невозможно. Пришлось снижаться.

С земли самолет Шунейко превосходно видели в бинокль. Как только белый след инверсии, который тянулся сперва ровной чертой, стал прерывистым, стало ясно: дело не в бензине.

Некоторое время испытатели пялили глаза на небо, видя за самолетом «точки» и «тире», хотелось надеяться на лучшее. Но чуда не получилось — самолет снижался.

Пришлось на несколько дней полеты прекратить и искать новые рецепты «лечения» мотора.

Вскоре состоялось заседание ученого совета, на котором высказывались различные толкования причин тряски мотора на ЯКе. Потом попросил слова Шунейко.

Идея, высказанная летчиком-инженером, вызвала со стороны ученых коллег энергичные возражения, начались споры.

Но других реальных предложений никто не выдвинул. А по мнению летчика, получалось, что пульсация мотора связана с какой-то прерывистой подачей уплотненного воздуха от компрессора в мотор. Развивая свою мысль, Шунейко предложил установить в системе нагнетателя перепуск с краном, а управление этим краном вывести летчику в кабину. Шунейко считал, что тогда в полете, приоткрывая кран перепуска, он сможет как-то регулировать плотность подаваемого в мотор от компрессора воздуха.

Много спорили в тот день на совете, однако в конечном счете приняли предложение летчика. По лицам коллег легко было усмотреть скептическое отношение к идее, но, так как сам автор и никто другой должен был подтвердить или отвергнуть свою

догадку в полете, это и решило дело в его пользу.

Установить трубку перепуска в нагнетателе и кран оказалось делом несложным. И вот наш ученый друг снова отправился на высоту.

Сложное чувство охватывало его по мере приближения стрелки высотомера к высоте 11 километров. Нет, это не было беспокойство за себя. Даже не беспокойство за редкую и очень нужную машину. Теперь он больше всего на свете волновался за свою идею. Ощущал себя инженером, построившим мост и стоящим под ним в ожидании первого поезда.

Кран перепуска Иван Иванович начал приоткрывать лишь в тот момент, когда почувствовал первые импульсы тряски мотора. Трепетной рукой летчик повернул слегка рукоятку крана… И не поверил ушам своим. Прислушался. Нет, не ошибся: срывы в моторе, вибрация стали заметно меньше. "Еще чуть приоткрою", — подсказал он себе и тронул ручку… И радость разлилась теплом в груди. Мотор стал работать ровнее.

Он слушал секунд пятнадцать, все еще не доверяя первому успеху. "Как странно, — думал он, — на земле я готов был отстаивать идею перед кем угодно, свято в нее верил, а здесь словно не доверяю собственным ушам!"

Мотор все же еще потряхивал, но это была совсем другая тряска, без риска потерять мотор. И тут он решил открыть кран еще больше.

И свершилось чудо, которого так долго искали: впервые на этой высоте мотор заработал ровно и мягко.

Самолет как бы сразу плотнее «уселся» в воздухе. Нарастала скорость. ЯК запросился вверх.

Шунейко стал подниматься выше, и прошла первая минута подъема. Первая радость сменилась напряженным ожиданием новых подвохов со стороны мотора. Но вот и высота 12 километров, а мотор работает на удивление. Урчит в морозной синеве и тянет ввысь, словно и не было в нем «лихорадки». Стрелка тахометра, указателя оборотов, замерла на индексе 2700. Великолепно работает мотор!

Прошло еще минуты три. Однако с высоты 12 500 подъем сильно замедлился. Мотор работал ровно, но ему, как и летчику, недоставало воздуха. Летчик и мотор ослабевали. Движения человека стали медлительными, как бы полусонными. И мотор шуршал теперь, как бы засыпая. В воздухе было спокойно, и самолет плыл устойчиво, ровно, ручка управления почти застыла.

Все чаще Иван Иванович ощущал покалывание в суставах. "Сколько удастся набрать еще?" — думал он, а минуты шли и шли, и стрелка высотомера давно уже не глотала сотни метров

высоты, как внизу, двигаясь на глазах, а топала от ступени к ступени неуловимо для глаза, как бы раздумывая и отдыхая поминутно, словно старый человек при подъеме на пятый этаж.

"Видно, это будет наш общий потолок — и мотора и мой, — продолжал свою замедленную мысль летчик. — И то ладно, что в этом у нас с ним наметилась гармония… Что проку, если бы он мог подняться выше, а я нет…"

Прошло еще время. Если бы у Шунейко тогда спросили: "Сколько минут?" — он не смог бы ответить: все происходило в каком-то приглушенном состоянии. Он поднялся на высоту 13 750 метров, отлично видел эти цифры, пробыл на этой высоте несколько минут, пытаясь набрать еще хоть десяток метров, и не уловил в себе ни положительных, ни отрицательных эмоций. Его не радовал ни огромный успех, не огорчали и боли. Он лишь прислушивался к чему-то — к мотору ли, к уколам, к пульсу и взглядом из-под тяжелых век гипнотизировал две стрелки заиндевелых циферблатов — высоты и скорости.

Зато потом, снизившись, уже над аэродромом, когда снял заснеженную маску, "этот надоедный намордник", и вытер мокрый подбородок, губы, нос, он наконец вздохнул полной грудью. И с этим вздохом в душу его влетела некая птица дотоле неведомой великой радости. Он понял, что этот день его. Что это его кульминационная точка. И может быть, этот час так и останется самым значительным часом всей его жизни…

Полеты на высоты свыше 13 километров стали практиковать каждый погожий день. И каждый день наркомат, главный штаб требовали отчетов о состоянии работы.

В связи с этим вспомнился характерный разговор.

Однажды наш начальник Даниил Степанович Зосим, сам инженер-летчик, знакомый с высотными полетами (перед войной он принимал участие в испытаниях одного из первых советских скафандров), спросил Шунейко.

— Скажи, пожалуйста, Иван Иванович, будучи на моем месте, сколько бы ты заплатил летчику за риск таких полетов на высоту?

Некоторое время Шунейко молча глядел в глаза Зосиму и, улыбаясь светло, хотел проникнуть в тонкую суть вопроса. Потом ответил:

— На мой взгляд, Даниил Степанович, эти полеты стоят столько, сколько стоит моя жизнь.

В героическое, военное время самоотверженность высотных полетов воспринималась обычной работой всякого добросовестного летчика-испытателя.

За риск такого полета летчик получал что-нибудь рублей триста за вылет. Естественно, по курсу сорок третьего года.

Теперь, оглядываясь назад, думаю, что оплата эта была скорее символическая, потому что питание тогда стоило очень дорого.

Но нас, летчиков, кормили хорошо, и это давало нам возможность делать в отдельные дни по пять-шесть полетов, чтобы лучше отработать самолет для фронта.

Платили нам по довоенной традиции, и, если бы не платили совсем, мы летали бы ничуть не хуже. Мы работали с не меньшим энтузиазмом, чем все, кто работал тогда для фронта. Мы видели в цехах авиационных заводов рабочих, бледных, истощенных, с усталыми, но горящими глазами. Среди них было много женщин. И они иногда по неделям не выходили из цехов. Карточка первой рабочей категории укрепляла в них сознание важности их труда, их профессии, была их кормилицей… Розовый листок бумаги, месячный календарик, с водяными знаками на просвет, ценился тогда выше денег.

Как-то в ту пору наша бригада испытателей была в командировке на сибирском авиазаводе. В помощь нам институт командировал из Москвы техника по приборам Петю Щепкина.

Когда Петр появился в бараке летно-испытательной станции, мы с трудом его узнали: у него было опухшее от голода лицо.

Всей бригадой мы потащили его в столовую, и каждый старался щедро поделиться с прибывшим из Москвы. Мы не отрывали глаз от него, поражаясь, с какой жадностью он набросился на еду. Наелся он нескоро, но всего съесть так и не смог.

Мы поднялись из-за стола, он все медлил чего-то. Потом отмахнулся рукой, как бы отбрасывая в сторону смущение, достал из ватного зипуна стеклянную банку и старательно сложил в нее остатки со всех тарелок, завязал аккуратненько кусочком материи и спрятал в карман.

В последующие дни в гостинице на окне у него скопилось много таких банок. Он, очевидно, намеревался все это везти домой детям, хотя, как и мы, не представлял, когда нас отпустят с завода…

Мы с грустью смотрели на пенистое содержимое банок на окне, но ничего Петру не говорили, ждали, когда это у него пройдет.

Примерно в тот же период нашей деятельности на сибирском авиазаводе мы решили «закатить» обед в честь освобождения невинно пострадавшего в определенный период очень видного инженера и весьма достойного человека.

Нас было четверо: ведущий инженер, экспериментатор, летчик и жена летчика. К вечеру мы ждали нашего друга и хотели

его обласкать как можно теплее. Нам хотелось, чтобы сердце его сразу оттаяло и вылило всё слезы горькой обиды.

Итак, вместе с гостем нас должно было быть пятеро, и мы рассчитали все, чтобы получился великолепный обед на пять персон.

Бутылку водки приобрели по спецталону: покупать ее на рынке было бы расточительством — стоила она тогда 800 рублей.

Но все необходимое для борща, для котлет с картофелем, для муса нужно было покупать на базаре. И пока бригада отправилась летать, жена летчика отправилась на рынок.

Мы напутствовали ее, чтобы не жалела денег, чтоб все было по максимальной норме. Почти как до войны. Мяса наказали купить не меньше полутора килограммов, картошки — килограмма три, капусты, свеклы, моркови, чесноку, луку, еще чего-то, каких-то ягод на мус… Немного сала, масла. Дали ей три тысячи рублей, которые она и истратила. Но зато каким великолепным получился обед!.. В борще оказалась даже сметана!.. По две шикарные котлеты каждому! Словом, фантазия!

Мы были молоды. Как очень нужных тогда ОКБ людей, нас поселили временно в огромной квартире, которую до нас занимал Андрей Николаевич Туполев, уехавший в Москву. В квартире было много дров, стоял огромный стол, удобная мебель. Под столом мы обнаружили ящик с пластинками и патефон. Очевидно, Андрей Николаевич забыл захватить их с собой.

Обед и вечер удались на славу. И, несмотря на то, что в послевоенные годы мы едали и более изысканные блюда, т о тобед мы запомнили все пятеро как самый значительный, как самый теплый и счастливый, самый вкусный и задушевный. И может быть, пятому из нас он добавил так необходимой веры в людей и радости счастливой жизни…

Сложное это было время, и все, что помогало в борьбе с фашизмом, — все приветствовалось и поощрялось. В газетах много писали о том, как дородный и бородатый пасечник Ферапонт Головатый на вырученные от продажи меда деньги купил за 100 тысяч рублей боевой истребитель ЯК-9 и подарил его одному из боевых летчиков-фронтовиков.

Вот и разберись тут!.. Новенький истребитель с мотором в 1550 лошадиных сил, с пушкой, с крупнокалиберными пулеметами, со всем оснащением и полной заправкой, чтобы разить врага, стоил 100 тысяч. Как будто не так уж и дорого, если вспомнить, что по коммерческой цене резиновые боты тогда стоили 2500 рублей, а килограмм меда на рынке — 2400… 42 килограмма меда — и самолет!.. И почет человеку, пожалуй, не меньше, чем герою.

Самолеты покупали артисты. Самолеты и танки покупали священники. На следующий же день после покупки (не позже!) они получали лично от Верховного Главнокомандующего благодарственные телеграммы. Я знаю, один оперный артист и сейчас хранит эту телеграмму как символ личного и вполне материального вклада в победу.

Трудное, почти невероятное по людскому напряжению это было время.

Как и все рабочие и служащие, летчики-испытатели имели крошечные наделы земли — "две сотки" — и выращивали картофель для нужд семьи. Один наш коллега — у него была большая семья — пошел дальше и завел корову. Стоила она тогда бешеные деньги. Вряд ли дешевле самолета. В корову он вложил не только все свои сбережения, но и все имущество.

Держал он корову в сарае возле дома в нашем городке — тогда он был еще поселком. Жена, инженер-химик, преподавала в школе, ухаживала за детьми и за коровой. Справлялась. А он много летал. Был добрый, милый человек и прекрасный товарищ.

Это, вероятно, и натолкнуло нашего балагура Виктора Юганова на мысль учинить нашему добряку потешный, как тогда, в 1943 году, казалось, розыгрыш.

Я решился рассказать о нем не без колебаний и лишь затем, чтобы показать летчиков-испытателей такими, какими они были тогда, во всем многообразии их сложной работы и в то же время обыкновенными людьми, обремененными повседневными бытовыми заботами.

Однажды, когда утром мы собрались в летной комнате и Александр Иванович Емельянов тоже, влетела секретарь и подала нашему милому и доброму коллеге бумаженцию следующего содержания:

"Гр. Емельянову А. И.

В трехдневный срок доставьте имеющуюся у вас корову в город В. на предмет регистрации и осмотра. За невыполнение данного предписания вы будете привлечены к строгой ответственности.

Уполномоченный Облживучета

Капустин-Цветной".

Подпись и печать (как потом выяснилось, обыкновенный пятак).

Прочтя бумажку, Алексей Иванович изменился в лице. Встал и, прихрамывая, принялся ходить по комнате. Хромал он после тяжелой аварии на двухмоторном бронированном пушечном самолете конструкции инженера Таирова. Алексей Иванович был тогда вынужден прекратить взлет и приземлился в лесу, прорубив

самолетом просеку в соснах. Спасла его бронированная кабина. А хромота осталась.

— Что с тобой? — будто невзначай поинтересовался Юганов. — Ты чем-то огорчен?

— Полюбуйтесь!.. Ведь это неслыханно!.. Черт знает что!.. Какой бюрократический балбес только мог придумать?! Ну как яе е, на себе, что ли, понесу в этот город В.?

— Кого это ее? — поинтересовались летчики. «Повестка» пошла по рукам. Те, кто был посвящен в розыгрыш, сдерживались, чтоб не рассмеяться.

— Неважнецкие твои дела, Алексей Иванович. На себе, конечно, не понесешь, своим ходом, видно, придется перегонять.

— Когда же? — подавленно проговорил летчик, и его стало жаль. — Жене некогда — на ней дети, школа, а мне летать надо!

— По такому важному делу командировку дадут, — прятал в себе улыбку Виктор, — дня за три обернешься.

— Да ведь неблизко — трудно обернуться, — проговорил кто-то. — До В. здесь километров шестьдесят верняком!

— Командировку не дадут, — возразил Николай Рыбко, — чепуха какая-то! Что в ней напишешь? Дана летчику-испытателю майору Е. в том, что он действительно перегоняет своим ходом лично принадлежащую ему корову в город В. из города Р., причем туда и обратно… Так, что ли?

Все живо себе представили нашего друга, хромающего с хворостиной позади неторопливой коровы. Начались веселые комментарии. Давали и советы.

А доверчивый наш Алексей Иванович загрустил крепко.

— Нет, это неслыханно!.. Я буду жаловаться! — изредка проговаривал он, не очень-то убежденный, что это ему поможет.

Через несколько минут Виктору стало жаль Алексея Ивановича. Он подошел к своему другу и, обняв его, сказал, что это он сам все проделал: напечатал повестку и подговорил секретаря вручить ее Алексею Ивановичу.

Наш коллега был, как я уже сказал, добряком и не затаил обиды. Да и на Виктора нельзя было обижаться — он сам был беззлобным добряком, нашим общим любимцем.

Теперь уж ни того, ни другого нет среди нас. Алексей Иванович погиб в 1945 году на испытаниях в Средней Азии, едва отзвучал Праздник Победы.

Что же касается истории создания и отработки высотного ЯКа № 29, то и она подошла к концу. После устранения в моторе явления, получившего наименование **помпаж**, высотные ЯКи стали подниматься, охраняя Москву, на высоты свыше 13,5 километра, и фашистский разведчик Ю-86Р больше здесь не

появлялся.

Это была большая победа наших инженеров и конструкторов. И конечно же, летчиков-испытателей. Работа эта получила тогда Сталинскую премию первой степени. Не все, правда, украсили свою грудь лауреатскими медалями. Как говорил мне потом Иван Иванович Шунейко вполне оптимистично:

"И я там был, мед-пиво пил, по усам текло, а в рот не попало!"

Совсем как в старой доброй сказке.

6. Лев на мотоцикле

Владимира Терехина, одного из обитателей летной комнаты в предвоенный период, я бы причислил к группе деятелей летной профессии, о которых журналисты говорят: "Он вовсе не похож на летчика-испытателя".

Спорить не приходится: кто-кто, а журналисты лучше знают, как должен выглядеть представитель той или иной профессии.

Задумавшись над этим и перебрав в памяти всех летчиков-испытателей, когда-либо встречавшихся в жизни, я удивился, что только трех из них с оговорками могу отнести к разряду похожих на воображаемый эталон испытателя. Да и то, если правду сказать, два из них больше походили на киноартистов.

И все же трудно не согласиться с мнением, что Володя Терехин на летчика похож был мало, хотя и носил постоянно кожаную канадку, не вынимая рук из грудных карманов.

Плотный, коренастый, с широким, вечно веселым, даже как-то по-купечески смеющимся лицом, весьма далекий от романтической внешности летчика, Терехин стремился, и небезуспешно, летать в два раза больше других, что ему, надо сказать, и удавалось. Если другие употребляли выражение "с крыла на крыло" в фигуральном смысле, то он принимал для себя его буквально: чтобы не терять времени, вернувшись из полета, стремился подрулить к следующему самолету, готовому лететь, так чтобы, не снимая парашюта, перешагнуть с крыла на крыло.

Естественно, это возможно было лишь на однотипных самолетах, у которых крылья располагались на одной высоте. Поэтому, избрав этот принцип рациональных действий, он "не разнообразил ходы" и летал в основном на двухмоторных ДБ-3, на которых у нас тогда проводилась бездна всяческих исследований и испытаний.

Если сказать по чести, у Терехина были основания работать больше других: к этому времени у него уже росло немало детей обоего пола, чем, впрочем, он гордился. И когда ему очередной

раз друзья говорили: "Тебя, брат, поздравить нужно с прибавлением на свет нового ребенка?.. Кто же, мальчик или девочка?", Володя расцветал, как бы весь ширился в улыбке, очень счастливый тряс друзьям руки и говорил: "Спасибо, спасибо!.. На этот раз девочка! Пусть себе растут на здоровье!"

П. М. Попельюшенко.

Еще к разговору: "Похож на летчика — непохож".

Петр Матвеевич Попельнюшенко не только был похож на гусара, но и день ото дня старательно дорабатывал в себе этот образ.

В то же время летать он был большой искусник, владел высшим пилотажем на истребителях редкостно и умел, что называется, "показать фасон", выжав из истребителя все.

Недавно в архиве мне попался технический отчет № 42219 о летных испытаниях опытного поликарповского истребителя И-185. Отчет утвержден руководством института в 1942 году. Внизу значится:

"Ведущий летчик-испытатель Попельнюшенко П. М.".

Летчик-испытатель В. А. Степанченок у планера "Красная звезда" конструкции С. П. Королева. На этом планере в 1930 году Степанченок впервые в мире выполнил подряд три "мертвые петли".

Я долго смотрел на размашистую подпись под заключением. И прежде всего подумал о чудовищно плачевной судьбе этого самолета… Хоть я уже и говорил об этом кое-что, но позволю сказать еще. На прототипе — И-180 — погиб Валерий Чкалов. На втором экземпляре — Томас Сузи. Из подобного же опытного самолета на одиннадцатом витке штопора выпрыгнул летчик НИИ ВВС Прошаков. В сорок втором году на И-185 при испытании дважды садился на вынужденную посадку с отказавшим мотором и на второй посадке чудом уцелел Петр Михайлович Стефановский.

Находясь в больнице, Стефановский посоветовал конструктору самолета Николаю Николаевичу Поликарпову пригласить для продолжения испытаний И-185 Василия Андреевича Степанченка…

"Разве мог я знать, что этим советом подписал смертный приговор близкому другу и выдающемуся летчику-испытателю? — пишет в своей книге воспоминаний Петр Михайлович Стефановский и продолжает: — В одном из полетов коварный мотор М-71 опять остановился. Произошло это над Центральным аэродромом Москвы, окруженным со всех сторон постройками. Напрасно летчик, совершивший не одну сотню посадок без мотора, опытный планерист-рекордсмен, обладавший в безмоторном полете чуть ли не чутьем птицы, прилагал все свои способности, чтобы дотянуть до летного поля. Высоты ему не хватило".

И вот параллельно с испытаниями, о которых только что шла речь, примерно в это время (конец 1941 — начало 1942 года), у нас в институте проводятся испытания еще одного подобного же самолета И-185, но с менее мощным и более надежным мотором М-82. И их проводит полностью и успешно Петр Матвеевич Попельнюшенко.

Но успех Петра, увы, уже не помог самолету. В серийное производство он так и не пошел: слишком вокруг него витала печальная слава.

— Капитан Попельштейн! — любил представляться Петр, просто здороваясь. Каким-то особым манером прикладывал руку к козырьку снизу и щелкал каблуками. Сапоги мягкие, голенища в гармошку, бриджи особого покроя.

Когда Петр был в летной комнате, глаза всех остальных, кто здесь находился, просто были прикованы к нему. Им нельзя было не любоваться. И он, шельмец, это великолепно знал! Обаятельность и артистичность, да, именно природная артистичность выделяла его из всех нас.

Рисовался ли он?.. Нет, к нему, как к одаренному артисту, все время доигрывающему самого себя, слово "**рисовался**" неприменимо. Порывистый, непоседливый, преображавшийся мгновенно от беззаботной веселости до усталой задумчивости и грусти, Петр никогда не опускался до обыкновенности, как все. Он всегда был гусаром — "капитаном Попельштейном". Мне всегда казалось, что, если бы я мог подглядеть, каков он в полете, — а это было невозможно, хотя бы потому, что летал он только на одноместных истребителях, — и тут, вероятно, увидел бы его в облике гусара.

Бриджи со шнуровкой на коленях с особым напуском он не доверял ни кроить, ни шить ни одному портному. Сам все делал. И кроил и шил так, что подобных бриджей не могло быть не только в летной комнате, но и во всем свете.

Может быть, в силу моей впечатлительности мне всегда казалось глупой несправедливостью то, что он не родился лет на сто пятьдесят раньше, не попал в кавалерию, скажем, к Денису Давыдову!.. Вот бы где ему было развернуться! Скакал бы с палашом наголо на сером в яблоках…

Кстати, о сером. Был у Петра мотоцикл — "цундап"-одиночка, и ездил Петр на нем опять же по-гусарски, как бы гарцуя. Восседал в седле прямо и гордо, откинув вверх и в сторону голову. А кудрявую шевелюру рвал из-под фуражки ветер. Петр был и тут великолепен.

Пребывая с ним в любом обществе — чаще среди летчиков в летной комнате, — невозможно было отделаться от ощущения,

что вместе со всеми участвуешь в каком-то бесконечном, удивительно занятном и веселом спектакле, причем заглавную роль в нем исполняет Петр. А прелесть и необыкновенная свежесть этого спектакля состоят в том, что никогда не знаешь, что будет дальше, что произойдет через минуту…

Даже усаживаясь играть в шахматы, Петр ни на секунду не выключался из основной игры. Спектакль и тут шел своим чередом. Как только он не присаживался, каких поз не принимал! Играл он плохо, всегда проигрывал, но любой ценой стремился не допустить противника к победе. В эти минуты он был как две капли воды похож на бессмертного гоголевского Ноздрева. В трудных ситуациях, а они возникали то и дело, с доски могли исчезать фигуры. Как Петр при этом клялся и божился, что здесь не было никакой ладьи!.. Всех вокруг, естественно, не интересовала сама игра — невозможно было оторваться от лиц игроков. Смех при этом почти не прекращался.

Как и подобает настоящему гусару, Петр великолепно пел бархатным баритоном старинные романсы, аккомпанируя себе на гитаре.

И это исполнялось им не просто так. Подойдет он, бывало, к ней, висящей с голубым бантом на стене, обнимет за талию, прижмется к ней ухом, послушает, что шепнет она ему!.. Потом уж снимет с гвоздя и, перебирая звучные струны, откинется в кресле:

Все как прежде, лишь только седеет,

Серебрится моя голова… Только голос

Звучит, не умея нанизать на аккорды слова…

Тут уж и не он будто пел, а душа его пела, вспоминая какую-то любовь.

В красивых женщин Петр влюблялся постоянно, но здесь его не понимала красавица жена. Она тоже, впрочем, не прочь была без памяти влюбиться, и это создавало в семье напряженное до предела равновесие: оба страшно ревновали друг друга.

Иногда мы все встречались на танцах, и тогда Петр, немного отойдя от жены, смотрел на нее восторженно и говорил:

— Ну и красавица ты у меня, Муська! Любуюсь я тобой и не налюбуюсь!..

А она, довольная, в ответ только рассмеется счастливо:

— Иди ты к черту, Петька!

Оба любили пиво.

Когда с пивом стало трудно, Петр совсем перестал обращать внимание на красивых женщин и в свободное от испытаний время стал ухаживать за работниками орса. К этим его ухаживаниям жена относилась благосклонно, и, таким образом, им иногда

перепадало немного пива.

С транспортом тоже стало туго, но «цундап» под Петром был всегда на ходу. На заднее сиденье «цундапа» усаживался зам. директора орса Лев Ерусалимский, и они мчались куда-то, может быть, и за пивом…

Видя их, знакомые останавливались и говорили:

— Смотрите, смотрите!.. Каково, а? Последний аттракцион: "Лев на мотоцикле"!

Петр погиб в сорок третьем. Но мне хотелось хоть в книге продлить жизнь этого изумительного человека и летчика.

7. Короли художественного жеста

Понимая, что широкому русскому парню Гринчику, сибиряку со станции Зима, очень уж нравится словечко "**король**", летчики так и закрепили за ним эту метафору. Сами же между собой называли друг друга как угодно, смотря по настроению, не выходя, однако, из рамок народной демократии.

Здесь были «братцы-кролики», «дистрофики», «фанатики-индусы», «сосунские», «кинто» и «очерики», и не было августейших особ.

Впрочем… Прошу прощения. Вспомнил. Имелось еще в нашей среде два «короля». Так сказать, прикладного значения: два "короля художественного жеста".

Один из них — Леня Тарощин, очень подвижный, горячий, острый, как красный перец, всевидящий и веселый; другой — Алексей Якимов, большой, обстоятельный, не торопящийся трубить трибун, несколько округляющий «о» уралец, «человек-пароход», как еще окрестили его в шутку.

Говоря откровенно, в ту пору — в сороковых-пятидесятых годах — рассказчиков в летной комнате подобралось на всякую погоду, но "короли худ. жеста" проходили всегда вне конкурса.

Нетрудно догадаться, в чем заключалась основная сила их ораторского искусства, смело ломающего древнегреческие каноны: конечно, в жесте.

Если Цицерон Марк Туллий в четырехчасовой речи под палящим солнцем прибегал лишь к двум-трем движениям руки, то здесь, выражаясь языком современных математиков, этих жестов было "с точностью до наоборот": наши «трибуны» в своих немногословных речах лепили в воздухе и из воздуха такие фигуры, руки их необычайно точными шлепками намечали канву таких полотен, что при самой незначительной фантазии нетрудно было уж дорисовать в своем воображении все остальное и

насладиться подлинным шедевром. Бог мой, до какой степени выразительны и точны были их жесты! До какой степени пластичны были их движения, их кисти рук, мимика, гримасы!.. Все это было неподражаемо.

Вместе с тем каждый из них имел, что называется, свой стиль, свою манеру **ваяния** речей. Если Леонид, творя руками и движениями телар е ч ь, не канителился, лепил быстро и точно как миниатюры, так и монументальные вещи, то Алексей как бы вырубал образы из глыб каменных, из трехобхватных баобабов.

К сожалению, описать хоть какой-нибудь фрагмент их впечатляющих «речей» нет никакой возможности. Искусство мимов нужно лицезреть.

Л.И.Тарощин.

Леню Тарощина мы называли еще "восточным человеком". Очевидно, потому, что жил он раньше в Тбилиси, кончил там среднюю школу, там же поступил в железнодорожное депо учеником слесаря, быстро, как, впрочем, все, что он делал, заработал пятый разряд. Ему предложили сдать экзамен и стать помощником машиниста.

Механик — а машинисты сами называют себя механиками — был у него опытный, но уже побывавший в крушении и потому очень нервный человек.

Помощник машиниста должен следить за уровнем воды в котле, регулировать горение форсунок в топке — "поднимать пары".

Машинист требовал, чтобы Леонид держал высокий уровень воды в котле — у верхней границы водомерного стекла. Так было безопасней и для котла и для них самих. Он страшно кричал на

помощника, если уровень воды хоть немного падал.

Профиль пути на железных дорогах Закавказья сложный: подъемы, спуски, закругления, тоннели…

Однажды ночью в сильный дождь они вели тяжелый состав. Не следует думать, что только авиаторы зависят от погоды. Разумеется, рельсы всегда укажут машинисту путь, но и на железных дорогах ой как не любят скверную погоду!

В дождь трудно вести состав — буксует паровоз. К тому же у них кончился песок, и паровоз стал «зависать» на подъеме.

Леня соскочил с подножки, бежал сбоку паровоза и, хватая песок с полотна, бросал его под ведущие колеса.

Он выбился из сил, изодрал о щебень руки — они были в крови, а он все бежал и продолжал бросать песок.

Из-под колес летели снопы искр.

Страшная была эта ночь, с грозой, молниями, громом и грохотом поминутно буксующего паровоза.

Другой раз, когда заболел сменщик, Леониду пришлось отправиться в поездку на вторую смену. Теперь уже с другим машинистом.

Леня держал уровень воды в котле, как всегда, но тут машинист — а он был инженером, не оставившим профессию машиниста из-за большой семьи, — увидел, как Леонид держит уровень воды, заорал:

— Зачем так поднял воду?

Тот растерялся:

— Я как обычно держу…

— Неверно держишь! — возразил механик и показал, как, по его мнению, нужно держать. Воды в водомерной трубке должно быть не выше одной трети.

— Пойми ты, — старался перекричать шум и лязганье локомотива машинист-инженер, — если высоко держать воду в котле, емкость пара будет меньше, и при большом его расходе на подъемах пара не хватит. Да и котел при меньшем уровне воды лучше прогревается.

Леня прокричал в ухо машиниста:

— А не опасно для котла?

— А у тебя глаза зачем? Смотреть надо! Конечно, внимания нужно больше. Особенно на подъемах почаще смотри на водомерное стекло, чтоб не оголить жаровые трубы.

На первом же подъеме Леонид убедился, что паровоз их стал неузнаваемым.

В один из последующих дней, опять же с этим машинистом, они вели состав нефти в 2 тысячи тонн, и с ними был машинист-наставник. При подъеме после разгона Леня держал воду в котле

только на четверть водомерного стекла и включил на максимум форсунки. Паровоз энергично брал гору.

Машинист-наставник сказал:

— Подними уровень воды!

— Нет, он держит воду правильно, — вмешался машинист.

Когда состав взобрался в гору, «наставник» поразился:

— Ну что у вас за паровоз?!

— Не паровоз, а механик! — с гордостью улыбнулся Леня.

За два года работы на паровозе Тарощину довелось побывать и в крушении. Его спасло то, что перед ним оказалась открытой передняя дверь в будке для продува от жары. Когда паровоз на стрелке сошел с рельсов и зарылся в песок, инерция его движения была так велика, что Леня вылетел вперед через открытую дверь, пролетел вдоль всего паровозного котла по мостику сбоку и свалился с этой высоты в песок перед паровозом…

Придя в себя через несколько секунд, он вскочил в паровоз и закрыл форсунки…

Особенно удавался Лене этюд "Сом в тендере".

Леня исполнял его в летной комнате энное число раз, и летчики, воспринимая его, — ибо сказать «слушая» было бы совершенно недостаточно, — каждый раз оказывались в трансе от восторга.

Не берусь и на йоту воспроизвести впечатление от этюда. Постараюсь передать лишь его фабулу, словесную и психологическую канву.

Их паровоз прицепили к пассажирскому поезду в Евлахе. К машинисту подошел оборотистый человек торгового вида и попросил довезти до Тбилиси живого сома в тендере с водой.

Прокопченный машинист, как две капли воды похожий на Отелло, высунулся на полтуловища из будки пыхтящего паровоза и отреагировал на предложение негоцианта примерно так, как небезызвестный портной на предложение короля сшить верноподданной блохе кафтан.

— У-ге-ге-ге!.. Сома в тендере?! У-ге-ге-ге!!. Кляп с тобой, давай…

Когда сома подвезли к паровозу в ванне, вытащить его оказалось не так-то просто: весил он не меньше ста килограммов.

Несколькими ударами хвоста он выплеснул из ванны на толпу пассажиров всю воду, затем выскочил сам на перрон и тут, пока кинулись за кувалдой, успел сбить с ног нескольких наиболее любопытных.

Сома слегка ударили кувалдой по голове, и он притих.

Но скользкого стокилограммового сома не так-то легко было поднять на высоту тендера и опустить в бак с водой.

Предусмотрительно сома подготовили к эвакуации: продели в губу проволоку, конец привязали к крышке бака.

Хозяин сома ехал тут же с ними на паровозе и все беспокоился, когда уровень воды в баке уменьшался: "Не задохнулся бы сом!" И спрашивал: "Скоро ли и на какой станции будем брать воду?"

Далее случилось так, что владелец сома отстал на одной станции — отправился в буфет, а тут "дали выход", и ничего нельзя было поделать: поезд тронулся с сомом, но уже без хозяина.

Прибыв в Тбилиси, бригада надеялась, что вот-вот за рыбиной явится хозяин, но тот действительно отстал.

В финале этюда Леня воспроизводил, как извлекали сома на свет божий: промахнувшись, уронили кувалду в бак, и Леониду пришлось нырять за ней и плавать вместе с сомом, сколько затем собралось желающих дать дельный совет, какие это были советы и как, наконец, разделили сома между рабочими депо.

Перед войной Леонид Тарощин окончил Ленинградский институт ГВФ. Там же, в Ленинграде, при аэроклубе научился летать на планере и учебном самолете. Как молодого специалиста его командировали работать к нам в институт в качестве инженера-механика по летным испытаниям.

Он сразу же попал в отдел устойчивости и управляемости самолетов, которым руководил Григорий Семенович Калачев.

Мне были поручены тогда испытания одного из первых штурмовиков ИЛ-2 на срывы в штопор и на так называемые "крайние режимы". И вот ведущим инженером этих испытаний оказался худощавый, очень веселый молодой человек в форме ГВФ, с продолговатым лицом, узким носом и пытливыми, все видящими глазами. Это и был Леонид Иванович Тарощин.

Тогда летать вместе с Леонидом на испытаниях мы не могли: первые ИЛ-2 были одноместные.

Однако уже в конце сорок первого или в начале сорок второго года Леонид стал самостоятельно проводить некоторые испытания не только в качестве инженера, но и летчика.

Однажды они с вооруженцем получили задание испытать приспособление для сброса противотанковых гранат с самолета-штурмовика ИЛ-2.

Этот случай меня убеждает еще и еще раз, как важна не сама, так сказать, беззаветная храбрость (во всяком случае, у нас, в летном деле), а разумная, рассудительная мужественность, которая так часто избавляла отличных летчиков от верной гибели и помогала людям понять, как улучшить самолет, управление его, мотор.

В этой связи пришла мысль сравнить летчиков-испытателей с дрессировщиками крупных хищников. Ведь среди тех и других люди бывают разные. Все, конечно, по-своему храбры. Но с одной храбростью в клетку можно войти и не всегда выйти оттуда. Чтобы заставить подчиниться себе «милых» львов, тигров, пантер, сколько нужно проявить терпения, вдумчивости, как надо изучить натуру хищников, прежде чем уверенно надеяться на успех.

Разумеется, остается немалая доля и таких происшествий, которые невозможно предусмотреть и самому мудрому, опытному и мужественно-осторожному летчику-испытателю… Ну здесь ничего поделать нельзя. Приходится сказать: "Такова работа — не без риска!"

Итак, Леонид Тарощин вместе с вооруженцем собрался лететь на испытание противотанковых гранат, для чего необходимо было их сбрасывать с низколетящего самолета.

Величиной противотанковая граната была со средней величины кастрюлю, а силой взрыва способна была срывать гусеницы с «тигров» и «пантер».

Вооруженец попался Леониду хоть и немолодой, но "казак лихой". Любимой его поговоркой была: "Ерунда! Не такое видели!"

Когда под самолет подвешивали гранаты, "лихой казак" называл их «ерундовинками», утверждал, что все будет хорошо, что ему это не впервой, что "не такое пускали!". На вопрос летчика: "А не взорвется ли она, едва отделившись от самолета?" — вооруженец лишь рассмеялся, мол-де, "к чему шутить?".

Все же, к чести начинающего испытателя, следует сказать, что он уговорил вооруженческого «волка» разрядить одну гранату, ту, которую нужно было сбрасывать первой.

Взрывник согласился неохотно, с ворчанием. Однако сделал: извлек из корпуса основной заряд взрывчатки, оставив только взрыватель.

И хорошо, что послушался летчика, который уже успел «переварить» известный и очень уважаемый афоризм замечательного летчика-испытателя Александра Петровича Чернавского, что "осторожность — непременная и едва ли не лучшая часть мужества" и что "летчику-испытателю всегда полезно сперва думать, а уж потом летать".

Они отправились в полет, и на высоте ста метров Леонид дал команду:

— Сброс первой!

В ответ на это под брюхом что-то громыхнуло, самолет швырнуло вверх… Он покачался и продолжал полет. Летчики красноречиво переглянулись.

— Пошли домой! — крикнул в телефон бывший помощник машиниста Закавказской железной дороги и добавил еще кое-что из восточного фольклора для убедительности.

Прилетев, они обнаружили под брюхом самолета двадцать четыре пробоины. Разумеется, их самолет разнесло бы в клочья, если бы из гранаты не был извлечен основной заряд взрывчатки.

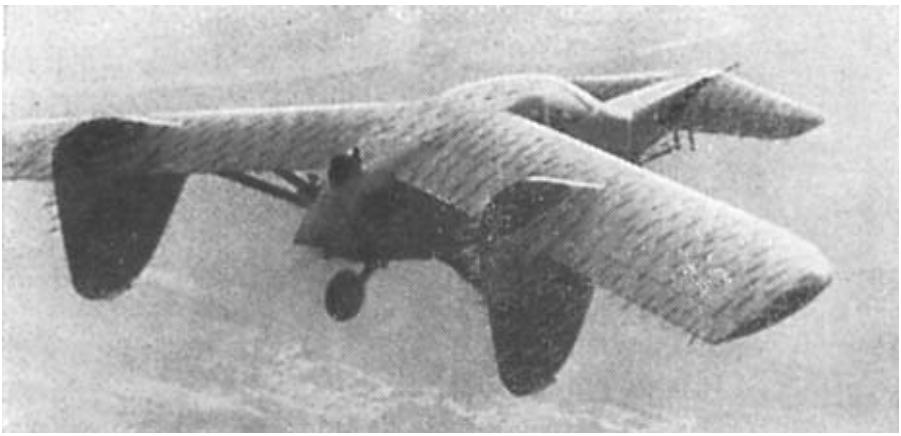
С тех пор за период испытательной работы — она продолжалась свыше двадцати пяти лет — Леонид Иванович испытал множество боевых и транспортных самолетов, провел неисчислимое количество разнообразных испытаний и исследований, выходил с честью из многих сложных ситуаций, но чаще, как бы предугадывая их на земле, избегал их в полете. И тогда друзья говорили:

— Ну и везет же тебе, Ленька!.. Везучий ты…

Часть шестая. Быстрота реакции

1. Жертвоприношение будущему реактивной

Это был ясный июльский день сорок шестого года. Надо бы написать: "Великолепный, солнечный…"Не могу, не повинуется рука.



Экспериментальный самолет «Утка» конструкции А. И. Микояна и М. И. Гуревича. Исследования в полете спектра обтекания при различных эволюциях.

Увы, солнечная погода чаще сопутствует испытательным бедам.

Это и объяснимо: в такие дни больше летают. И когда в чудную, ничего не предвещающую погоду на твоих глазах гибнет товарищ, кажется, будто багровеет или меркнет свет. Но это только кажется. К людской трагедии природа остается равнодушной. Для нее ничто не исчезает: материя лишь изменяет форму существования…

И в тот день беззаботно сияло солнце.

Одиннадцатого июля аэродром готовился к демонстрации трех реактивных самолетов: двух наших первенцев — МИГ-9 и ЯК-15 и для сравнения — трофейного «Хейнкеля-152».

Это теперь слово «реактивный» может вызвать вопрос: "А какой же еще?.."Но тогда, в сорок шестом, слово «реактивный» идентично было понятию «революционный».

В назначенный час приехали руководители министерства. Все другие полеты сразу же отменили, и все, кто оказался свободным,

забрались на крышу ангара, чтобы глазеть оттуда. Гости же — министр М. В. Хруничев, его заместители П. В. Дементьев, А. С. Яковлев, главный конструктор А. И. Микоян — отправились смотреть полеты непосредственно со старта.

Первым пошел Георгий Шиянов на «хейнкеле». Маленький реактивный самолет взлетел, долго разбегаясь, как бы сгорбившись под тяжкой ношей: сверху фюзеляжа на нем за головой пилота «возлежал» двигатель — издали словно бочонок на спине.

Полетав несколько минут, Шиянов «подкрался» к аэродрому со стороны реки и сел. Как-то спокойно стало, когда он покатился по бетону.

Когда к «немцу» подъехал грузовик, прицепился и отбуксировал его прочь в сторону, на взлетную полосу вырулил на ЯКе Михаил Иванов.

Первый реактивный ЯК не очень отличался от привычных глазу еще с войны истребителей ЯК-3 и ЯК-9. У нового ЯКа, правда, не было воздушного винта, и под фюзеляжем в центре, где раньше помещался радиатор, виднелось реактивное сопло. Этот ЯК вобрал в себя лишь минимум от несколько настораживающей пока реактивной авиации, поэтому и казался нам очень симпатичным. К тому же Миша Иванов спокойно и уверенно на нем летал. Прямо над центром поля он показал несколько боевых разворотов, виражей. Очевидно, всем понравился этот ЯК.

Мы в толпе на крыше продолжали комментировать полет реактивного ЯКа, когда Алексей Гринчик вырулил на старт на МИГ-9.

Он приближался к аэродрому со стороны фабричных труб поселка, направляясь вдоль линии ангаров. Надо полагать, хотел «отметиться» — пройти на высоте метров пятидесяти, как любил это делать после удачно выполненного полета. МИГ приближался к нам, разгоняясь в плавном снижении. Спереди он был похож на планер: узкая полоска крыльев, над ней по центру — крестик хвостового оперения. Вырастая на глазах, самолет оставлял за собой чуть заметный дымный след.

Летчик-испытатель А. Н. Гринчик возле «Утки» после полета. 1945 год.

Вот он промахнул зону стройных сосен и несся теперь над травянистым полем левее взлетной полосы. Километров до шестисот, пожалуй, разогнался. Уже ясно виден фюзеляж под крыльями — будто расплюснутая буква Ф. Можно различить и фонарь пилота… Но что это?

Мы увидели, как от МИГа отделился маленький предмет и, поблескивая, стал падать… Будто из окна экспресса выброшенный клок газеты…

За этим МИГ медленно стал накреняться влево. Больше, больше… Что он, с ума сошел?! Хотелось еще верить, что летчик не к месту на малой высоте затеял классическую управляемую бочку… А сердце похолодело. И оборвалось совсем, когда из положения вверх колесами самолет наклонил нос и устремился к земле… "Проклятое мгновенье! Не нужно! Зачем?! Остановись!"

МИГ исчез за крышей отдаленного строения у железнодорожной ветки, чтобы почти в тот же миг вздыбиться к небу огромным черным облаком с кипящим пламенем внутри.

Взрыв громыхнул секунды через две, но мы не шелохнулись. В этот момент никто никого не видел, и трудно сказать, какие у нас были лица. Прошло секунд десять, может, с минуту, и тут, уж и не знаю, по какой причине, я глянул с крыши вниз, где до этого видел идущего со старта Шиянова.

Георгий держал за лямки парашют через плечо. На голове шлем, очки по обыкновению на лбу. В старой, потертой кожаной куртке, в таких же брюках… Шиянов смотрел туда, где будто все

подбрасывали… нет, подливали в ад новые порции огненной материи… Кромешныйа д! И в нем — один из наших «грешников», с кем сорок минут назад мы перебрасывались веселой шуткой в раздевалке!

Лицо Шиянова поразило меня. Оно было искажено какой-то странной улыбкой, похожей на гримасу. Такая разве что может сковать лицо артиста цирка, когда на его глазах его партнер падает с каната… Ужасающая улыбка! Улыбка-маска, в силу «инстинкта» улыбаться, что бы не случилось.

Вероятно, Георгий уже заметил, что на него смотрят сотни глаз. Смотрят в полной растерянности, в сознании своего бессилия: "Ну что же делать, что?"

Как это невероятно: трагический момент, кошмарный, а я… И не только один я, многие… Все мы уставились на Шиянова. Поистине пути мышления, э м о ц и йнеисповедимы.

Возле Георгия, там, внизу, на приангарной площадке, появился кто-то из инженеров. Уж и не помню, кто… То ли Петр Лимар, то ли Ефим Шварцбург… А может, кто-то еще. Словом, этому подошедшему Шиянов и сказал так застрявшую до сих пор в моей памяти фразу: "Вот как бывает!" — И сам пошел дальше.

От наблюдений или из потрясения — не могу разобраться — вывел меня Николай Рыбко. Он стоял рядом. Повернулся и сказал:

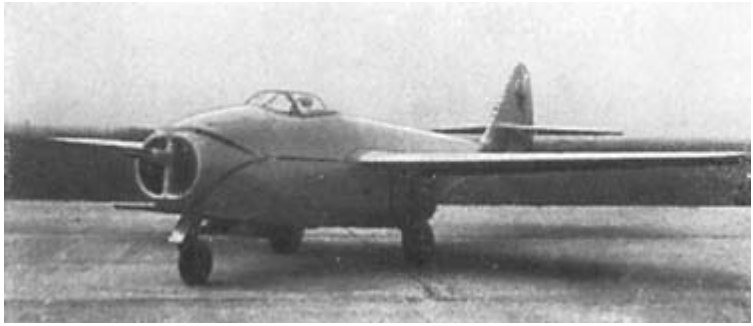
— Живо! Туда, на поле…

Не помню, как мы сбежали с лестницы. Здесь, под крышей ангара, стояла открытая машина, и мы как-то сразу оказались на ее кожаных сиденьях, будто спрыгнули сюда сверху.

Машина очень энергично брала старт, и я сорвался с места, как на состязаниях. Мы с Николаем не смотрели друг на друга, не говоря ни слова, мчались на тот участок поля, куда только что от МИГа упала какая-то деталь.

И не сразу нашли кусок элерона: несколько минут ездили по траве елочкой взад-вперед и не замечали его, очевидно, потому, что мы почти неотрывно смотрели туда, где еще торжествовало пламя. Оно буйствовало метрах в трехстах от нас. На фоне бушующего огня мы видели черные фигурки людей: их много там было, в том числе и любопытных. Не сговариваясь, мы понимали, что Гринчику никто теперь не в силах ничем помочь.

Помнится, потом мы некоторое время рассматривали найденный кусок элерона. Хотелось скорее понять извечное людское почему?



Один из первых советских реактивных самолетов, истребитель МиГ-9, испытанный А. Н. Гринчиком, М. Л. Галлаем и Г. М. Шияновым. 1946 год.

Много лет спустя в разговоре с Яковом Верниковым мы вспомнили тот день. Вспомнили, как Алексей Гринчик шел к самолету, чуть покачиваясь. Даже пришли на память пустячные слова из песенки: "Когда идет, его качает, словно лодочку…"

Тюк парашюта на широкой спине, свисают лямки. Он обернулся, что-то сказал кому-то из стоявших на площадке, и все увидели его широко смеющееся лицо, ослепительные зубы, шевелюру, — шлем он держал в руке, день был жаркий. Никто, конечно, не мог подумать тогда, что Алексей оставляет нам свою последнюю улыбку.

Таким Гринчик и ушел от нас.

Вспомнилось нам с Яковом стремительное приближение МИГа, ошеломляющий переворот через крыло на спину, устремление затем к земле и… взрыв! Взрыв, сделавший Гринчика бессмертным.

Настроенный на философский лад Яков говорит:

— Бессмертие, бессмертие… Но почему, скажи, чаще оно приходит к человеку после взрыва?

— Если вообще приходит.

— Понятно, это большая редкость, — согласился Яков. — А знаешь, о н оиначе и не может… Являясь, бессмертие должно ошеломить!

Я не был подготовлен к такому разговору, но, в общем, согласился: чем крепче ошеломит, тем лучше люди помнят. И еще подумал: "Сколько бы еще Алексей сделал важных людям дел, не случись взрыва? Останься он, так сказать, в ранге простых смертных… Бессмертие тогда, поди, не так бы уж и торопилось к нему?.."

Об этом я сказал Якову. Он улыбнулся:

— А как же? Жизнь и так очень неплохая штука, чтоб

осложнять ее еще бессмертием. Бессмертие приятней людям как легенда. Согласен?

Верников продолжал улыбаться. Прекрасный цвет лица, если не сказать более: "Сияет, как медный чайник". Я смотрю на него и думаю: "Вот он, герой великой войны, испытатель, проделавший сотни сложных работ и готовый продолжать в том же духе… Он всем доволен, и, конечно же, отсутствие бессмертия его нисколько не волнует".

И тут мне показалось, что главного Яков не сказал еще.

— Ну не томи! — попросил я.

— Сказать?.. Ладно, хотя об этом никому и не заикался. Поверь, с тех пор не выходит из головы фразочка. Ее проговорил Сергей Анохин секунд через пятнадцать после Лешкиного взрыва. Мы стояли с Сергеем рядом на крыше. Может, слова его и вывели меня из столбняка. Он пробормотал их как во сне: "А я, пожалуй, вывел бы из этого положения…"Вот, собственно, и все.

Очень довольный произведенным эффектом, Яков разглядывал меня, будучи в том же неизменно солнечном настроении. Я некоторое время молчал, пока до сознания докатывался смысл фразы.

— Не может быть! — наконец выдавил я. — Знаю, Анохин — классный летчик, парашютист, мастер, но здесь того… Лишнее метнул. Попахивает бахвальством.

— Этого я за ним не замечал, — возразил Яков.

— Ну а ты сам, что ты на это скажешь? У тебя ведь было время с тех пор над этим поразмыслить? — почти выкрикнул я.

— Факт, было, — согласился Яков. — Да понимаешь, как бы тут сказать… Сережины слова в тот момент застряли в памяти как нечто странное, будто не имеющее смысла. Много позже, вспомнив, я удивился: "Неужели и вправду Сергей успел быстренько представить себя в кабине на месте Алексея и сумел уловить для себя какой-то шанс на спасение?!"Но чаще от этой назойливой мысли я отмахивался таким манером: "А что здесь удивительного?.. О чем думает испытатель, отправляясь в ответственный полет? Естественно, о том, что с ним ничего не случится. И даже когда случается с кем-то из товарищей, он думает… нет, убеждает себя: "А я, пожалуй, нашел бы выход!"

— И правильно, пусть так и думает. Кто так не думал? — Я заглянул Якову в глаза. — Иначе в нашей работе невозможно.

— Так-то оно так, — закурил сигарету Яков, — но это из области психологии. А мне сдается, не было ли в словах Сергея чего-то поконкретней?

Морщинки у глаз Якова явно интриговали. Я наконец понял, что задает он мне загадку, которую, возможно, сам давно решил.

Что и говорить, как меня заело. Я даже поискал ответ на фоне облаков. И вдруг схватил Яшку за рукав:

— А если так, скажи?! Повалился у него МИГ на крыло, и ему в мгновение стало ясно: "Элероны отказали!" Затем самолет перевернулся на спину через секунды… И, заметь, черт побери, уже затем стал опускать нос к земле!.. Но рули высоты, рули-то высоты были исправны! О дьявольщина! В этом все и дело! Вот теперь я уже не сомневаюсь: оказавшись вдруг на спине, Сергей Анохин инстинктивно отдал бы ручку от себя, чтоб в перевернутом положении не допускать опускания носа к земле. Именно инстинктивно, так как на размышление не было и секунды!

— Однако догадался! — обрадовался Яков. — Я давно об этом думаю. Иной раз, правда, и сомневаюсь. Сейчас решил проверить на тебе: может, все это чепуха?

— Нет, извиняюсь, это не чепуха! — все более распалялся я. — Пусть самолет крутит бочку. Черт с ним! Нужно было рулями высоты, их непрерывными движениями удерживать машину в небольшом подъеме…

— Скорости было хоть отбавляй. Не будь ее с излишком — не отвалился бы кусок элерона!.. Двигатели тоже тянули. Так что…

— Так что, набрав метров шестьсот-семьсот, можно было выброситься!

— Да и так можно было: открыть фонарь, отстегнуть ремни да и вывалиться за борт.

— Невероятно! — совсем раскипятившись, перебил я Якова. — Всю жизнь перед глазами Лешкин кошмарный взрыв, а сейчас воображение рисует, как МИГ-9, крутя бочку на подъеме, уходит все дальше от земли… От него отделяется фигура летчика, над ней вспыхивает белым шелком парашют! Потом уже падение самолета… Взрыв, но без Алексея! Могло так быть?

— На-ка подыми, — Яков протянул пачку. — Кто теперь твердо скажет: могло — не могло?

— А если поговорить с Сергеем?

— Подзавел я тебя. Что же, валяй, потом расскажешь… Если он не забыл.

С Анохиным мы встретились "на нейтральной зоне". Условились по времени в кафе, спросили себе кофе, немного коньяку. Когда в груди чуть согрелось, Сергей не выдержал, спросил:

С.Н.Анохин

— Что все же случилось?

— Тебе не верится, что так вот просто захотел тебя увидеть?

— Да нет, ну что ты! — засмущался, стал потирать руки Сергей и назвал меня по имени-отчеству. На это он иногда срывался с давних пор по непонятной совершенно для меня причине. Он на четыре года старше, об уровне наших заслуг тем более говорить не приходится, поэтому нередкое это самоуничижение не то чтобы раздражало меня, а приводило в насмешливое состояние. Я предложил ему:

— Ты называй меня лучше по фамилии… Товарищ такой-то… Угу. Все же мы с тобой редко видимся, по фамилии будет лучше, Сергей.

— И-и-и-и! Ты обиделся, скажи?.. Ну ты скажи, обиделся? Да я совсем не хотел тебя обидеть. Просто так, уверяю, сорвалось случайно… А, право… Словом, пардон, прошу прощения, больше не буду!

Он еще долго бы так то ли дурачился, то ли заискивал, но я, чтобы все это разом прекратить, налил по второй:

— Ладно, бог с тобой. Давай…

— С превеликим удовольствием. А за что?

— За здоровье летчика номер один хотя бы! — поднял я рюмку.

Сергей хотел было уже опрокинуть свою, да так и застыл.

— Тост не подходит, что ли?

— Да нет… Подходит, подходит… За Михаила Михайловича!

— Нет, за тебя. Мих-Мих передал тебе этот титул, разве ты не помнишь?

— Тьфу-ты ну-ты! Да ведь это он так, для красноречия. Какой

я "номер один"?

— Брось выпендриваться: ты прекрасно все помнишь, что сказал Громов на твоем юбилее, — отрезал я.

Сергей как-то по-детски заерзал на стуле.

А мне вспомнился тот вечер, когда его чествовали.

В зале было летчиков человек сто пятьдесят. Героев — не меньше ста. И Громов, выступая, сказал, что он в авиации с шестнадцатого года, что за свою жизнь знал многих замечательных летчиков, даже таких, как Чкалов, но… за это время не встречал летчика-испытателя более способного, более смелого, более хладнокровного, наконец, более результативного в важнейших летных испытаниях, чем Анохин. И провозгласил тост за летчика-испытателя номер один! И весь цвет летной братии, а в зале было немало таких, которые и сами могли бы претендовать на первенство, закричали на редкость единодушно:

— За Анохина, за испытателя номер один!!!

Я напомнил об этом Сергею, он с усмешкой отмахнулся: мол, Громов тогда выпил, был в прекрасном настроении и вообще пошутил.

Я давно замечал, что слово «пошутил» было излюбленным у Сергея. Он и сам иногда мог сказать какую-нибудь острую штуковину и тут же извиниться — мол, пошутил.

— А мы с ним, с Михаилом Михайловичем, теперь часто встречаемся, — вдруг улыбнулся Сергей. — Я вывожу собаку погулять, и он тоже. Таковы дела. Знаешь…

— Нет, уволь, достаточно, — приложил я руку к сердцу.

— Послушай, что я тебе скажу.

— Что-нибудь важное?

— Оч — чень!

— Ну? — улыбнулся я недоверчиво.

— У меня есть такое "за что"… Нет, клянусь тебе!

— А, какая-нибудь чепуха… Вроде "за дам".

— И не угадал, — приободрился он, уловив в моем тоне слабость. Стал подманивать глазами официантку. Та приблизилась.

— Я очень извиняюсь, — обратился он к ней затаенным шепотом, — понимаете ли, мы с другом давно не виделись, целую вечность. У меня к вам огромнейшая просьба… если можно, конечно… Я буду очень вам благодарен.

— Вам повторить? — спросила она удивленно и сухо.

— Если не затруднит вас.

— Я на работе, — буркнула она и исчезла с пустым крошечным графинчиком.

— Ты не находишь, как-то зябко? — Сергей стал потирать

руки. Когда на столе снова появился шарообразный сосуд, он налил по рюмке. — Дорогой друг! — сказал он торжественно. — Предлагаю выпить за сорокалетие нашей дружбы.

— И вправду важное "за что". Давай.

Познакомились мы с Сергеем в 1930 году в Московской планерной школе, что была тогда на углу Садовой и Орликова переулка.

— Славное было время, — с тихой улыбкой проговорил Сергей.

— Еще бы! — подхватил я. — Помню, как ты оправдывался, когда мы будили тебя на лекции, что встаешь в три утра, что бегаешь через всю Москву к Бахметьевскому парку, чтобы не опоздать к выезду на первый рейс на своем «лейланде». Ты, кажется, тогда еще кондуктором работал у шофера Коха?

— Кох и увлек меня своими рассказами о планеризме.

Я рассмеялся:

— Еще нам нравилось, как ты рассказывал про смазчиков, как они подают автобус на яму задом.

— А, даже такую чепуху ты вспомнил, — улыбнулся с грустью Сергей. — Садится за руль чумазый, а другие кричат: "Давай… Давай… Давай!.." — И вдруг истошно: "С т о й!!! Трам-та-рарам!!!" — бух в стену.

Мы смеемся почти так же, как когда-то.

— И еще, знаешь, — говорю я, — вспомнился твой милый анекдот про муллу, двух петухов — белого и черного — и крестьянина.

Сергей отхлебнул кофе и, накинув на свой лик этакую мудрость муллы, спросил:

— Ну а если, скажем, зарезать белого?

— Ёх, мулла! — простонал я, подыгрывая. — Тогда черный плакать будет…

— Да, вопрос сложный, — Сергей закачал головой в знак величайшей сосредоточенности. Потом, решив что-то, проговорил: — Приходи через неделю, мудрый совет дам.

Я пью кофе, изображая, что проходит неделя. И вот я снова стучусь к мулле. Сергей, откинувшись, положил руку на чело:

— Так в чем же дело у тебя, говоришь?

— О святейший мулла, — с подвыванием умоляю я его, — я приходил к тебе за мудрым советом: у меня два петуха — черный и белый…

— А, вспомнил, вспомнил: режь белого!

— Так черный плакать будет?! — вырывается из моей груди отчаяние.

— Кляп с ним, пусть плачет! — твердо решает Сергей, и мы

оба смеемся.

Сергей смотрит мне в глаза, а я стараюсь выдержать его взгляд. Сергей перехватывает инициативу:

— А помнишь, как чуть не подрались с тобой из-за дурацкого стакана киселя?

— Еще бы! Во всех подробностях.

Мы улыбаемся, молчим. Потом я прерываю тишину:

— Все же ты был прав, Сергей, у меня к тебе есть дело.

— Вот как? "Для друга до-ро-го-го-го-го"… — слегка попробовал Сергей свой голос.

— Тем лучше. Скажи, ты помнишь гибель Леши Гринчика?

— Как сейчас. Мы стояли на крыше ангара и…

— Совершенно верно. А кто рядом с тобой был?

— О, это, уволь, не помню… Как раз не помню.

— Ладно, неважно. Скажи, а что тебе пришло на ум, когда МИГ стал крениться, больше, больше и перевернулся на спину? Напряги свою усталую память, что ты подумал?

Некоторое время Сергей молчал. Потом заговорил:

— Мне не надо ничего вспоминать, я все прекрасно помню. Такие моменты не забываются. Можешь себе представить, когда я увидел, что он перевернулся на спину, стал опускать нос к земле, я, предчувствуя недоброе, с каким-то внутренним стоном поймал себя на мысли, что отдаю ручку от себя за него…

— Не хочешь ли ты сказать, что мог бы выйти из Лешкиного положения?

— Не могу этого утверждать, но мне так всегда хотелось думать…

— А как все же ты это представляешь?

— Крутил бы управляемую бочку с набором высоты, а там выпрыгнул бы… Да ты небось сам все понял…

— Что ты говоришь?

— То, что ты слышал. А почему, собственно, тебя это заинтересовало?

— Да так… Поразительно, право. Неужели ты действительно вышел бы из положения на месте Алексея?!

— Думаю, и не только я. Возможно, и Виктор Расторгуев, да и ты сам, поди… Тот, кто хорошо владел перевернутым полетом.

— Нет, меня уволь, — возразил я, — не взял бы на себя смелость утверждать, что выкрутился бы из этого кошмарного номера.

— Да я и не утверждаю, лишь допускаю возможность, — сказал Сергей.

— Ну ты сам ведь говоришь, что инстинктивно двинул "невидимую ручку от себя", когда заметил опасность. А я просто-

напросто обалдел.

— В полете не обалдел бы. На земле обалдел уже от взрыва!

— Сергей, надеюсь, ты не хочешь накинуть тень на добрую память Алексея?

— Ничуть. Ему просто не повезло; катастрофа подстерегала его в перевернутом полете. Он был отличный летчик, но скажи, кто от него требовал владения акробатическим полетом?.. Да и самолетов-то у нас таких не выпускали тогда. Поэтому мало кто даже из классных летчиков-испытателей всерьез владел перевернутым пилотажем, Нам повезло: мы пришли в промышленность из планеризма, где и овладели полетами на спине.

— Ну ты не совсем здесь прав: помнишь, когда у нас появился немецкий акробатический самолет «бюккер-юнгмейстер», мы на нем с успехом тренировались… И ты, и Виктор, и я… Алексей, правда, как-то меньше.

— Вот, вот. Но нужно было знать Алексея Гринчика. Он был нашим старшим летчиком и всегда хотел быть «королем»… Мы тренируемся у всех на глазах, прямо над аэродромом, а он, помнишь, улетит подальше, в зону, и там куролесит. Может, у него и не все получалось, но спросить из-за гордости не хотел… Так-то вот, Знаешь что?

— Знаю, — я взялся за графин. — Давай помянем его добрым словом: Алексей принес себя в жертву будущему нашей реактивной. Этого достаточно, чтобы люди помнили его. А что касается нас, мы никогда не забудем его чудную, ослепительную улыбку…

2. "Никаких трениев"

Гринчика похоронили на Новодевичьем кладбище в Москве. Помню, это была длинная траурная процессия из автомобилей, запрудившая всю улицу у старинной каменной стены монастыря.

К могиле мне удалось протиснуться, когда уже отзвучали все речи, ружейный салют и «Интернационал», внесший в удрученное состояние людей сразу же ободряющий диссонанс.

Дружно стучали лопаты наших аэродромных рабочих-такелажников из бригады великого мастера своего дела Петра Прокофьевича Прокофьева. Кое-кто из летчиков тоже, поплевав на руки, помогал. По бокам люди с венками, с охапками цветов следили за работой. Но каждый пребывал в своих глубоких мыслях.

Когда сам Петр Прокофьевич в чистейшей белой косоворотке,

подпоясанной шнурком по-русски, крупный, сильный, ловко стал обрабатывать выросший могильный холмик, к нему обратился Марк Галлай:

— Как ты это, Петр Прокофьевич, все добротно, здорово делаешь!

Петр Прокофьевич продолжал трудиться так же сосредоточенно и, я бы сказал, торжественно. Лицо его было серьезно-просветленным, и он не сразу отреагировал на похвалу. Все продолжая приглаживать, пристукивать лопатой, наконец ответил:

— Марк Лазаревич, ты не того… Не думай, дорогой, я тебя еще лучше похороню.

Эти слова он проговорил без тени какого-нибудь розыгрыша, с предельной искренностью и трогательной любовью.

М.Л.Галлай

Как-то, уже сравнительно недавно, мы вспомнили с Галлаем Петра Прокофьевича.

Марк встал из-за стола, улыбаясь, прошелся несколько раз по комнате.

— О! Ты говоришь, личность! И еще какая личность! Просто гений в своем, казалось, скромном деле… Думается, без него никто не осмелился бы вывести из ангара или ввести в ангар такой громадный самолет, каким был "Максим Горький"… В бытность Летного отдела ЦАГИ на Ходынке, «Максим» с трудом помещался в ангаре, и поговаривали, будто размах его крыльев был избран из условий ворот ангара… Когда нужно было выводить «Максима», Прокофьев залезал на его нос и оттуда

командовал двумя тракторами и множеством рабочих, механиков и мотористов, что подстраховывали у колес… Так однажды и творил он свое таинство, чтоб не обломать «Горькому» крылья, и тут увидел прямо на пути следования самолета одинокую фигуру военного. Тот с интересом наблюдал за происходящим.

— Эй! Кто там еще мешается? Геть в сторону! — перекрыл он своим голосом шум тракторов.

— Петр Прокофьевич, побойся бога! Ведь это сам Алкснис! — подали ему снизу реплику громким шепотом.

— А мне все одно, кто там… Хоть сам Христос! Не смей встревать, когда идет такое дело! Я отвечаю здесь сейчас!

Рассказав это, Галлай снова стал прохаживаться от стены к окну, разглядывая перед собой то книжный шкаф, то стволы сосен. Я согласился с его мнением, что это был несравненный мастер такелажного дела, и напомнил любимую фразу Петра Прокофьевича: "Никаких трениев нет и быть не может!"

Галлай, вспомнив, снова развеселился.

— Ха! Стоило послушать, каким тоном он ниспровергал этот затхлый закон физики!

— Мне пришлось как-то услышать, — кивнул я.

И вспомнил, как в войну при переезде из ангара в ангар группа техников и инженеров под руководством профессора тщетно пыталась втянуть какой-то неудобный верстак или шкаф на второй этаж бытовки. Все переругались, и каждый непременно давал советы. Одни предлагали применить обыкновенные блоки, другим казалось, что не обойтись без полиспастов. И тут в дверях вырос Петр Прокофьевич:

— Ну что тут у вас? — Он оглядел толпу здоровенных мужчин с таким выражением, будто увидел их в бане.

— Да вот, Петр Прокофьевич, — засмущались люди, — не знаем, как подступить к нему, проклятому, нужны приспособления.

— Что?.. Отойдить все! — бесцеремонно гаркнул гений такелажников. — Тю! Я пригоню вам своих девок из бригады, они пособят! — И тут же весело скомандовал кому-то из близстоящих инженеров:

— Сунь сюда доску!

— Так ничего не выйдет, Петр Прокофьевич, — догадался о его плане профессор, — вы не учитываете колоссальное трение!

— Никаких трениев нет и быть не может! Нуте отсюда! Навалились… Раз, два, взяли!.. Еще взяли… Идет, сама идет… А говоришь, трение! Думать надо! Трение!..

— А ты не слышал, как Петр Прокофьевич разместил в ангаре в два раза больше бомбардировщиков ИЛ-28, чем их можно было

поместить туда теоретически? — посмотрел на меня интригующе Марк.

Я об этом не слыхал и проявил на лице живейший интерес.

— О, это удивительная история, — продолжал очень довольный собеседник. — Понимаешь ли, если вычертить на картонке самолетики в масштабе и вырезать их, затем попытаться, комбинируя как угодно, разместить макетики на соответствующей в масштабе площади ангара, то могло получиться, что в самом лучшем случае в ангаре поместятся двенадцать самолетов… А тут у нас была как раз «полундра» с приемкой, требовались энергичные доработки многих машин, дело было то ли осенью, то ли зимой, и на открытом воздухе проделать это было невозможно. Словом, позарез требовалось установить побольше самолетов в ангар. И над этим у нас мудрили все, вплоть до начальника института. А тут прикатил сам министр, ходит злой — не подойти…

Да, кто-нибудь и сдрейфил бы, не подошел, только не Петр Прокофьевич! Он подошел к министру и говорит:

— Васильич, дашь на бригаду десять тысяч рублей, — это было еще до денежной реформы, — если мы установим двадцать четыре ИЛа?..

Дементьев взглянул на стоящих рядом работников серийного завода. Те переглянулись снисходительно: мол-де, чепуха!

— А как ты, Петр Прокофьевич, это сделаешь? — спросил министр.

— Сделаем… Будут деньги?

— Будут.

— Как будут? По ведомости или сразу тут?

— Сразу, — сказал министр.

— Не обманешь, Васильич? — не унимался бригадир.

Дементьев приложил руку к сердцу:

— Что ты, Петр Прокофьевич!

Полчаса потребовалось для установки первого ряда машин.

По договоренности с механиками — те, плуты, конечно, все уже знали — на левых стойках шасси ИЛов было спущено давление, и они просели; крылья накренились, и получилось так, что крыло следующей машины перекрывало наполовину крыло предыдущей, и так далее.

Дементьев посмотрел на это действо, подозвал порученца и отправил его тут же на своем автомобиле в министерство с запиской немедленно прислать ему лично и немедленно десять тысяч рублей.

Сам Петр Прокофьевич в обычной, нерабочей обстановке был мягким и приветливым, без толку не бранился никогда и

держался с той безупречной солидностью, с которой подобает держаться великому мастеру, уважающему себя в своем деле. Я не слышал, чтобы кто-нибудь обратился к нему по-панибратски. Называли только по имени-отчеству или, в знак особого уважения, лишь по отчеству.

Совсем другой лексики придерживался Петр Прокофьевич, принимаясь за дело, начиная выводить, переставлять в ангаре самолеты. И голос у него становился как иерихонская труба. Тут уж ему не подворачивайся под руку! На что механики народ бойкий, и те посмеивались тихо, стоя в сторонке. Боже избавь ему мешаться зубоскальством!

В то же время речь его иной раз вызывала не только улыбку, но и смех. Ну, скажем, как было не засмеяться, услышав такое «сообщение» Петра Прокофьевича на всю приангарную площадку:

— Вязать всех самолетов, шторман идет! — когда к нему подбежала взволнованная девушка-синоптик и попросила объявить шторм-предупреждение. Было это в 1940 году, и линейка перед ангарами в то время еще не была радиофицирована, а миссию динамика исполнял нередко сам Петр Прокофьевич.

Многих замечательных летчиков-испытателей на моих глазах похоронил Петр Прокофьевич и делал это всегда так, что, глядя на него, казалось, будто сам этот человек бессмертен.

Но нет, недолго прожил «король» такелажников, уйдя на пенсию. Оказалось, что и его работа, вечно происходившая на свежем воздухе, мало-помалу подточила богатырский его организм.

Что же касается обещания, данного когда-то на похоронах Гринчика Галлаю, обещания, столь непосредственного и проникнутого добротой и преданностью, то Марк как-то пошутил на эту тему:

— Я на него не в претензии… И вообще мне хотелось бы с решением этого вопроса по возможности не торопиться.

Я слушал этот своеобразный юмор Марка, и мне вспомнилось, что обстановка при испытаниях следующего после Алексея Гринчика МИГ-9, того, что испытывал Галлай, дважды сложилась так, что он только чудом избежал катастрофы.

Дух потенциальной катастрофы повис над Галлаем буквально с момента первого отрыва от земли на упомянутом дублере реактивного первенца. Представьте себе: он только лишь взлетел на совершенно новом для себя самолете, когда еще так свежи были в памяти мрачные события, связанные с гибелью Алексея, пробует снять триммером нагрузку от рулей высоты на ручке управления… и, вместо того чтобы давлению ослабеть, оно

настолько резко увеличивается, что летчик с большим трудом удерживает машину от взмывания и потери скорости…

В следующую секунду летчику помогла природная его острота логического мышления. "Изловчившись, — как Марк говорит, — вороватым движением"[5] он оторвал левую руку от ручки, чтобы чуть тронуть тумблер триммера не вниз, как бы полагалось ему, а вверх. И с облегчением почувствовал, что был на правильном пути разгадки коварного подвоха: тумблер триммера работал в обратную сторону… Так, как если бы вы крутили рулевое колесо на автомобиле влево, а автомобиль поворачивал при этом вправо!..

На земле потом обнаружилось, что Галлай, к счастью, правильно сообразил: контрольный мастер перед самым полетом, припаивая к тумблеру провода, перепутал концы.

Когда Марку все стало ясно, он, успокоившись, продолжал полет, прикидывая каждый раз: "Куда?" — перед тем как нажать на злополучный тумблер. И полет дальше пошел нормально.

Но обстановка катастрофы, как бы притаившись, готовилась появиться в самый момент посадки!.. И ведь могло так получиться, что вся эта чертовня с триммером так и не была бы обнаружена, если бы самолет вспыхнул на пробеге!..

А почему он не вспыхнул, просто непонятно, ибо у него на это были все основания. Из-за дефекта в сварке кронштейна отлетело переднее колесо шасси, и нос машины, несущейся на двухсоткилометровой скорости, стал стесываться о бетон. "Будто из-под точильного круга", полетели снопы искр…

Благополучный исход другой катастрофической ситуации, возникшей у Галлая в одном из следующих полетов на том же МИГ-9, я бы отнес не только к умению Марка, его собранности, но и к несомненному летному его везению.

Иначе тут не скажешь.

Отличный парашютист, имеющий много тренировочных прыжков, он не прибегнул немедленно к парашюту, когда у него на мизерной высоте, всего в шестьсот метров, вдруг сломались, заклинили рули высоты!..

Почувствовав в хвосте внезапный удар, он прежде всего уменьшил двигателям обороты и так подобрал им режим, чтобы самолет летел более или менее горизонтально. Ручка управления намертво застыла где-то в среднем положении… Но он еще медлил, не сбрасывал фонарь.

Сопоставление внешних и внутренних доводов привело его к желанию обернуться на хвост…

"…Я не поверил своим глазам. С одной стороны, горизонтальное оперение — стабилизатор и рули высоты —

находились в каком-то странном, вывернутом положении. С другой стороны, их… не было совсем!"

Дальше, еще помедлив, он приспособился подбором режима работы двигателей изменять наклон самолета. И мало-помалу убедил себя, что так можно посадить самолет с застывшей ручкой управления. Я понимаю, что было не только трудно садиться, но и связано с предельным риском, ибо из сотни других возможных осложнений, связанных с такой посадкой "на двигателях", можно было ждать в любой момент отрыва оставшейся, очевидно, на «волоске» заклиненной части оперения. И тогда никакой парашют ему у самой земли уже не помог бы.

Но он рискнул. Чем, как мне кажется, всю жизнь очень гордится. Это он-то, Галлай, который считал, что любое дело, в том числе и испытательное, нужно готовить так, чтобы риск как таковой, во всяком случае, заранее не планировался.

А тут рискнул. За что спустя многие годы был раскритикован в письме одним «рациональным» молодым человеком. Тот счел чуть ли не идиотизмом рисковать жизнью ради каких-то десяти тонн металла в век бурного технического прогресса! "Что самолет?.. Другой построят. А жизнь дается человеку раз!"

Но тот, кто все-таки счел нужным рискнуть, подумал не столько о себе, сколько о том, что, бросив машину, он бы обрек на гибель не только первенец нашего реактивного самолетостроения, но, может быть, и всю его идею. И еще: дефект так и остался бы неразгаданным и ждал бы следующую жертву.

Вот, собственно, в этом и оказался смысл его «игры» в риск.

3. Третье выступление в жизни

Не раз я думал об этом, и всегда казалось несправедливостью то, что о летчике-испытателе Георгии Шиянове люди маловато знают.

Мысль: "Не потому ли, что он всегда был занят "на закрытых работах" — отбросил сразу же, ибо о других, занятых тем же, известно широко.

Не находил я в Шиянове и неестественно преувеличенной скромности — ведь, чего греха таить, чрезмерная скромность делает и достойного человека незаметным.

В этом отношении Шиянов из тех, которые по справедливости считают себя первыми среди первых и вовсе не находят нужным в общении с коллегами как-то затуманивать это.

Но, может быть Шиянов не удался внешностью?.. Стоит ли говорить о том, что в становлении героя иной раз и внешность

имеет немаловажное значение.

Относительно его внешности могу лишь высказать, разумеется, субъективное суждение.

Будь я кинорежиссером и доведись мне ставить фильм о человеке, идущем за нартами к полюсу, или о капитане героической подводной лодки, или о человеке, возглавившем штурм Эвереста… Наконец, если бы я ставил фильм о летчиках-испытателях, без колебаний попросил бы Георгия Михайловича сняться в роли моего героя.

Широкоплечий, коренастый Шиянов вот уже лет сорок пять, по крайней мере, сохраняет великолепную спортивную форму боксера полутяжелого веса. К тому же он горнолыжник и альпинист. Спорт вообще не только его занятие — это его вторая страсть. Он даже искренне возмущается, когда устроители телекабачка "13 стульев" показывают "пана спортсмена" этаким… не гигантом мысли.

И лицо у Георгия Михайловича скорей широкое, с мужественными, резко выраженными чертами, с энергично выдвинутым вперед подбородком — словом, внешность этого закаленного, сильного человека вполне соответствует моему представлению о джек-лондоновском герое, возникшему с юношеских лет.

Так в чем же дело?

Мне трудно назвать другого летчика, который поднял бы в воздух столько опытных и экспериментальных самолетов. Тридцать три оригинальные новые машины с первого полета испытал Шиянов!

Что же касается аэропланов, на которых он за сорок лет летной работы проводил те или иные тематические испытания, — так этих самолетов более двухсот, и проще было бы назвать те, на которых он не летал, но и этого сделать не берусь, поскольку не вдруг вспомнишь, какие это были самолеты.

Так, перебирая многие доводы, я прихожу к выводу, что Георгию Михайловичу для большей известности недоставало, как у нас говорят, "кошмарных воздушных приключений".

И в самом деле, Шиянову никогда не приходилось выбрасываться из развалившихся или горящих самолетов, никогда он не терпел бедствия при вынужденной посадке где-нибудь в тайге, в пустыне, никому и никогда не приходилось его разыскивать, спасать, вытаскивать из-под обломков после тяжелой аварии. Более того, за всю свою удивительную летную жизнь он умудрился не иметь существенных поломок. И это — шутка сказать! — при десятках тысяч сложнейших испытательных полетов!

Летчик-испытатель Г. М. Шиянов.

Один наш коллега, столь же обаятельный, как и честолюбивый, вечно терзался жаждой эффектных приключений, но не имел их. Он говорил: "Не только мне не идет карта! Вот и Юрке Шиянову не везет!"

Это говорилось в том плане, что ни одному из них не удается угодить в этакое кошмарное аварийное состояние, что судьба к ним так несправедлива — будто не замечает их!.. Не посылает случая, где можно было бы проявить достойный героизм!

Весьма оригинальная концепция! Но мы не будем ее придерживаться. Скажем лучше по поводу безаварийной работы Юры — так Шиянова именуют друзья: он родился, как видно, в рубашке.

Да, несомненно, ему везло. В работе летчика-испытателя везенье-невезенье — категории, существующие вполне реально. Я мог бы привести сотни примеров, когда летчику чертовски везло и он выкручивался из положения, где, казалось, обстановка была из рук вон плоха. И в то же время, говоря о Шиянове, прежде всего я хочу сказать, что везло ему по большей части из-за редкого мастерства и замечательного летного опыта.

Шиянов никогда и ни за что не брался с кондачка. Все его испытания были глубоко продуманы им, в своих действиях он никогда не допускал ни ухарства, ни неряшливости. К сложнейшим экспериментам подходил с мужественной осторожностью и в силу этого неизменно привозил на землю важный для конструкторов результат, сохраняя и себя, и машину.

Когда Георгию Михайловичу было присвоено звание Героя Советского Союза, я подумал, что он достоин еще и звания Героя Социалистического Труда. Ведь это звание дается тем, кто создает

для страны ценностей несравненно больше, чем другие, весьма добросовестные труженики. А разве летчик, сохранивший себя на сложнейших летных испытаниях в течение сорока лет и, таким образом, выполнивший десятки норм, "предначертанных судьбой" другому, более заурядному пилоту, — развео нне свершил героизма в своем исключительно важном для государства труде?

Но, простите, я, кажется, увлекся. Пора рассказать о Шиянове и в меру сил заполнить некую брешь в информации о нем.

Однажды Георгия Михайловича пригласили выступить во Дворце культуры с рассказом о своей работе.

Накануне "третьего в своей жизни публичного выступления" он так волновался, как, пожалуй, не волновался ни перед одним полетом. Он позвонил устроителям в его честь вечера и взмолился: "Режьте меня, жгите, но увольте от выступления… Я знаю, это будет ужасно!.. Совершенно не представляю, о чем говорить!.. Нет, нет, нет!.. Ни в коем случае!.. Что ж, снимайте афишу, черт с ней!"

Все же его удалось уговорить выступить, и никто в тот вечер, придя послушать Шиянова, не пожалел о затраченном времени.

Шиянов наделен оригинальным, добрым юмором. Рассказывая об очень сложных ситуациях в полете, он то и дело наводил слушателей на второй план определенного комизма положения и сам с трудом удерживался от смеха. Улыбка не сходила с его лица. Таким я его видел впервые.

Мне кажется, такой успех был откровением и для самого Шиянова. Во всяком случае, его несколько обескураженный вид говорил об этом. Был ли он в тот вечер счастлив? Пожалуй. Ему долго и шумно аплодировали, как аплодируют разве что Ираклию Андроникову.

Выступление его, к сожалению, никто не записал. Но не один день к ряду лет вспоминались не только эпизоды, но и какие-то чудные, полные непосредственного веселья интонации его рассказа. Я был свидетелем многого, о чем говорилось, и воображение стремилось воспроизвести в памяти кое-какие фрагменты.

Вспомнился СК.

"Это был самолет на несколько голов выше всех других самолетов для довоенных лет", — как выразился Георгий Михайлович. Создан он был в ЦАГИ. Центральный аэрогидродинамический институт имени Николая Егоровича Жуковского занимался тогда — в тридцатые годы — не только теоретическим обоснованием будущих конструкций, но и созданием в металле оригинальных самолетов, автожиров, планеров.

Конструктором СК был М. Р. Бисноват — сухонький, очень подвижный в те годы молодой инженер. Вместе с СК он появился у нас на аэродроме в 1939 году.

С утра и до вечера, особенно в погожие дни, Бисноват суетился у своего маленького, весьма обтекаемого самолета. Он был влюблен в свое творение, как Пигмалион. И оба были чем-то характерным схожи между собой: своей динамической устремленностью, что ли.

Остроносый, поджарый моноплан на слегка гнутых тонких ножках держался на аэродроме несколько даже заносчиво среди головастых поликарповских истребителей. У СК едва приметны были крылья: так малы были их две плоскости — подобие акульих подбрюшных плавников.

Предназначался СК для побития рекорда скорости. В испытаниях он показал 716 километров в час, что по тем временам было выдающимся успехом.

Но это уже было потом. Когда самолет появился на аэродроме, его многообещающая характеристика сразу же привлекла внимание таких выдающихся летчиков, как Серов, Супрун и Стефановский. Они с готовностью брались испытать СК. Предложения эти устраивали и Бисновата, неизвестного тогда еще конструктора: ему — не без расчета — хотелось свою СК "выдать замуж" за именитого жениха.

Но Иван Фролович Козлов, наш твердокаменный начлет, решительно предложил конструктору кандидатуру «доморощенного» летчика ЦАГИ, своего ученика Георгия Шиянова.

Фролыч действовал тонко: пока в высоких сферах шел спор, кому из претендентов доверить испытания СК, он поручил Шиянову на ней рулить, делать подлеты.

Молодой летчик проделал 19 пристрелочных подскоков, «отрывая» машину на высоту одного метра и тут же садясь. И вот настало время, когда сочли, что самолет может идти в первый полет.

"Это был один из моих самых впечатляющих полетов и один из самых страшных!" — так вспоминает свой первый вылет на СК сам Георгий Михайлович.

Едва взлетев, он тут же обнаружил, что этот почти бескрылый самолет так и норовит завалиться на бок. В первые минуты Шиянов работал с предельным напряжением: ему пришлось, как он потом объяснил, словно бы балансировать, стоя на плавающем бревне, с той, однако, разницей, что при падении грозила большая неприятность, чем просто холодная купель. "Земля, хоть она и родная, — пояснял Георгий, — а падать на нее ой как

жестко!"

Так с грехом пополам, с напряжением всех своих физических и духовных сил он довольно долго летел по прямой. Но аэродром все более удалялся, и нужно было решиться на поворот обратно. Вот тут-то и началось самое трудное: потребовалось прямо-таки искусство канатоходца, действующего без балансира. Крохотными поворотами почти без крена он все же облетел аэродром. Уже на снижении, чтобы попасть на полосу, ему по требовалось еще покруче довернуться. Тут-то он и поймал себя на том, что громко стонет.

Он сел, и люди, в том числе и ученые ЦАГИ, устроили ему восторженный прием.

Рассказывая об этом, Шиянов рассмеялся: "Представьте, у меня все еще руки-ноги от пережитого напряжения трясутся, ао н иговорят, что летал как бог!.. Им показалось, что я так уверенно и так спокойно летал на этом самолете, словно всю жизнь им только и занимался".

СК поставили в цех на доработки, и известные летчики потеряли к нему интерес. Козлов победил, а Шиянов укрепился в правах испытателя. Конструктор тоже в него поверил.

Однажды, выполнив очередной испытательный полет, Шиянов уже собрался идти на посадку. Все было хорошо.

Он прошел над стартом, намереваясь выпустить шасси. А там было такое устройство: сперва нужно было, потянув за специальный шарик на тросе, освободить шасси с замков, а затем гидравлический механизм полностью выпускал сами стойки.

И вот он потянул за шарик и… обомлел! Шарик оторвался от троса и остался у него в руке, а замки шасси не открылись! И открыть их теперь было нечем.

Что делать?

Летчика предупреждали, что на такой сложной машине садиться без шасси нельзя — верная смерть. Он подумал было сперва набрать высоту и оставить машину, ноо н аведь была совершенно исправна, и только крохотный шарик был у него в руке. Надо же!

Бензина было много, и он не торопился с решением. Долго ходил по кругу над аэродромом. Тут-то и отважился сперва выработать горючее, а затем, когда самолет станет легче, попробовать, вопреки предостережениям ученых, все же "приспособиться на брюхо".

Радио на борту не было, и он написал на планшете о своем решении и выбросил планшет в щель фонаря над стартом.

Очень запечатлелся Шиянову момент, когда дюралевые лопасти винта, еле вращаясь, — мотор был выключен перед

землей, — стали постепенно загибаться от прикосновения к земле, как бы превращаясь в буйволовы рога… Послышался скрежет металла, за ним началось резкое торможение фюзеляжа о землю.

Удивительно, как все это прошло благополучно: машина проползла 230 метров и остановилась.

Он не сразу вылез из кабины, немного посидел, приходя в себя.

Только что быстрая, как снаряд, машина теперь лежала, накренив слегка крыло. За ней на поле осталась пропаханная борозда.

Он продолжал сидеть без движения и только слышал, как где-то падают, словно слезы, капли: кап, кап…

К нему мчался легковой автомобиль ЗИС-101 начальника института. Георгий вылез из кабины, стал снимать парашют, и тут ЗИС поравнялся с ним.

К немалому удивлению летчика, из машины прежде всего выскочили четыре борзые светло-розовой масти. Затем из машины вышел степенно начальник института. На этот раз он был в охотничьем костюме, так как очень увлекался охотой, а на аэродроме развелась тогда пропасть зайцев.

Летчики сделали навстречу друг другу несколько шагов. Один солидно и неторопливо. Другой — взволнованно, быстро: счастливый, что так удачно все получилось. Он скороговоркой доложил о происшедшем.

Начальник, очевидно, в данный момент был настроен на иную волну. Во всяком случае, выслушав рапорт без заметных эмоций, он сказал:

— Ладно!.. Это бог с ним… Где тут зайцы, не видели?.. Поехали постреляем?

Несколько обескураженный, Шиянов ехать отказался. Но разговор этот, как и посадка, запечатлелся в его памяти на всю жизнь…

И в самом деле, зайцев у нас на аэродроме развелось тогда много. Обширная территория Опытного аэродрома охранялась от посторонних лиц, а самолетов зайцы не боялись. Они, как видно, быстро поняли, что огромные, населяющие поле существа зайцев не едят, и осмелели до дерзости.

Уже в начале войны Шиянов как-то вырулил для взлета на четырехмоторном «стирлинге» — английском бомбардировщике. Крыло на этом самолете располагалось высоко, и летчик сидел на высоте по меньшей мере второго этажа. У начала бетонной полосы «стирлинг» затормозил: перед взлетом полагалось прогреть двигатели. Дюралевые «мельницы» с грохотом и свистом

остервенело кромсали воздух, вокруг взвились пыльные смерчи. И тут Шиянов увидел, как на бетон перед ним выбежал заяц. Сел почти на осевую линию полосы и метров с пятидесяти стал разглядывать самолет.

— Смотри-ка, — усмехнулся Георгий, обращая внимание второго пилота, — косой, как и мы, заинтересовался иностранной техникой!

Второй пилот, что сидел уставившись на приборную доску, тут глянул вперед и прыснул смехом:

— А что? «Стирлинг» он видит впервые.

— Попробуем подрулить? Любопытно, как поведет себя косой?

С тем же грохотом, весь в вихрях, «стирлинг» медленно двинулся на зайца. Но тот, как приклеенный к бетону, не трогался с места. Самолету пришлось несколько отклониться, дабы не раздавить зайца. Тот продолжал с любопытством разглядывать диковинный самолет. Во всяком случае, так казалось летчикам, которые и зайца рассматривали с не меньшим интересом.

А дальше, когда крыло огромного самолета проходило над зайцем, летчики расхохотались: косясь на крыло, которое было метрах в шести-семи над ним, заяц пригнулся, сложил уши, а затем, когда остался позади, снова выпрямился и провожал взглядом самолет, оставаясь на месте.

Да, зайцы у нас не боялись самолетов. И тем и другим на опытном аэродроме жилось вольготно.

В авиацию Шиянов пришел в 1932 году. Он поступил работать учеником-техником в отдел экспериментально-летных исследований и доводок ЦАГИ. ОЭЛИД ЦАГИ базировался в тридцатые годы на Центральном ходынском аэродроме и проводил не только испытания и доводки всех новых самолетов Андрея Николаевича Туполева, но и занимался исследованиями многих других летательных аппаратов как отечественных конструкций, так и иностранных. Словом, для нашей авиации ОЭЛИД ЦАГИ сделал тогда многое.

В 1939 году ОЭЛИД, уже называемый одним из отделов ЦАГИ, перебазировался на другой аэродром, а в 1940 году вырос в самостоятельный исследовательский институт. Именно о людях этого института, о делах его опытного аэродрома я и веду главным образом свой рассказ.

Почти одновременно с Шияновым в ОЭЛИД пришел в 1932 году еще один ученик-техник, Алексей Лапин.

В великолепное летнее утро Алексей впервые подошел к проволочному забору Центрального аэродрома со стороны

Беговой улицы. В будке у ворот стоял старичок с берданкой. Худощавый юноша, почти школьник, спросил его:

— Как попасть к Чесалову?

Старичок махнул рукой, мол, ладно, проходи.

Так Алексей перешагнул черту аэродрома на Ходынке.

Воображение ошеломила громадность самолетов. Юноша их еще ни разу не видел на земле. А утро было тихое, теплое такое, что Алексею вдруг показалось: "Ни один из моторов не решается нарушить эту священную тишину!"

И, как бы подчеркивая звон тишины, где-то в зените залился жаворонок.

Александр Васильевич Чесалов, начальник, мужчина весьма крупный, с ястребиным носом, в белой косоворотке, спросил Алексея:

— А что ты, собственно, умеешь делать? — И не успел тот рта открыть, сам же ответил на свой вопрос: — Впрочем, ничего ты еще не умеешь.

Юношу сбило с толку такое начало. Однако Чесалов распорядился принять его в отдел, а через некоторое время Лапин убедился, что попал в доброжелательную обстановку. Он стал осваиваться с работой техника-экспериментатора.

Так они и познакомились с Георгием Шияновым и стали работать вместе под руководством инженера Даниила Степановича Зосима. На первых порах им пришлось учиться «начинять» множеством тончайших трубок крыло одного из самолетов для прочностных испытаний.

Шиянов, коренастый крепыш, был несколько старше Алексея и обнаружил пристрастие к спорту. Алексей вскоре узнал, что Шиянов занимался сперва акробатикой и достиг таких значительных результатов, что смог выступать в профессиональном театре малых форм. Но однажды сам Шиянов поразился, услышав в свой адрес — акробат!

— Я акробат?.. Профессиональный?!

Трудно теперь сказать, какой сдвиг фаз произошел тогда в его душе, но в тот же вечер Георгий убежал из театра.

Его партнер и учитель, солидный артист, позвонил матери беглеца и спросил: "Скажите, он у вас не сумасшедший?"

Потом, как рассказал Георгий Алексею, он увлекся боксом.

Однажды попал в маленький спортзал на Цветном бульваре в Москве. В тот вечер зал был переполнен любителями бокса. Здесь находились исключительно мужчины, и все они стояли, чтобы лучше видеть.

Появившийся затем на ринге чемпион Союза Константин Градополов блестяще нокаутировал Алехина. В это мгновение зал

взорвался от восторженных криков, топота и рукоплесканий.

У юного Шиянова, как он потом рассказывал Алексею, затряслись ноги под коленями, и он тут же решил, что этов с е — он будет боксером!

Однако даже красочные разговоры Шиянова о боксе не увлекли Алексея. Другое дело, когда Георгий однажды заговорил о своем новом увлечении — альпинизме. Тут Лапин оказался куда отзывчивей. Он и сам как-то с упоением смотрел кинокартину про альпинистов, и разговор Шиянова попал на благодатную почву.

Оба увлеклись горными восхождениями.

Мне кажется, что между альпинизмом и планерным спортом есть нечто общее. Во всяком случае, оба они требуют от человека смелости, воли, целеустремленности, воспитывают дух взаимной поддержки и коллективизма.

В то же время в ощущениях штурма высоты в том и другом спорте есть резкая разница.

Работа альпинистов, работа верхолазов многим кажется, и не без оснований, самой смелой. И вот в чем суть дела: нас страшит высота, и главным образом в том случае, когда мы рядом с ней видим то, что нас связывает с землей.

Очень даже странно: я, кажется, ни за что не стал бы сидеть на краю крыши высокого здания, свесив ноги и глядя вниз… В то же время я мог запросто, без малейшего страха часами парить на высоте в тысячу метров, сидя буквально на открытой «жердочке» учебного планера!

Как-то в разговоре Юра Гарнаев, который в свое время с вертолета устанавливал в Швейцарских Альпах колонны электропередачи, сказал мне с улыбкой такую фразу:

— Ты знаешь, мне как-то пришлось проехаться в люльке канатной дороги… Висишь над пропастью, ноги свесив, жуть… Можешь себе представить, до чего страшно было! — Юра рассмеялся, понимая, что поездка на канатной дороге в тысячи раз надежней, чем установка с вертолета огромных стальных ферм в горах.

Вот почему я как-то спросил Алексея Лапина:

— Неужели альпинист не испытывает страха, поднимаясь по вертикальной стене, цепляясь за мизерные выступы камней, забивая в трещины костыли и привязывая к ним себя веревкой?

— Привыкаешь… Но смотреть вниз все же неприятно, — ответил Лапин. — Посмотришь — и ощущаешь в животе тошнотворную пустоту… Словом, лучше вниз не смотреть.

— Понятно, — согласился я, тем не менее не ощутив в себе призыва браться за ледоруб. — Ну а с чего ты начинал, Алексей?

— Сперва были тренировочные восхождения, а потом стали готовиться к серьезным штурмам. Наиболее трудным считается на Кавказе траверс Безынгийской стены. Это снежно-ледяное восхождение через вершины Шкару — 5184 метра, пик Шота Руставели — Джанги-тау — 5061 метр, Катынтай — 4968 метров, Гесталу — 4860, Ляльвер — 4350 и другие. Полностью этот маршрут никем до нас еще не был пройден, и мы взялись за него.

Я смотрел с любопытством на Лапина. Многие годы мы работали на испытаниях бок о бок, но сейчас он с каждой минутой обнаруживал новые, неведомые мне качества своей натуры… Я подумал: "Право, как привыкаем мы к сослуживцам, не допуская в них ничего экстраординарного, по сути, знаем их лишь односторонне".

— Не помнишь ли ты какой-нибудь любопытный момент из этого штурма? — поинтересовался я.

— Ну что ж… Нас было пятеро, и мы пошли под руководством известного мастера Ходакевича. Свой траверс посвятили двадцатилетию комсомола. О нас писали тогда газеты. Вот вырезки — взгляни.

Я пробежал некоторые глазами.

"Из физкультурников-стахановцев авиационных заводов и авиации в ряды советских альпинистов влились десятки отважных покорителей гор. Среди них — участники мирового рекордного восхождения В. Миклашевский, П. Глебов, В. Крючков, А. Лапин и другие талантливые альпинисты".

"Может быть, в другом случае до кошек дело и не дошло, но идущий впереди Иван Васильевич внезапно сорвался и соскользнул вниз. Леша (Алексей Лапин) не растерялся и прыгнул на другую сторону гребня. Оба повисли на одной веревке над бездной. Затем они поочередно вылезли наверх, потратив на это много времени".

"С раннего утра Леша шел впереди, выбирая и прокладывая путь для своих товарищей; он шел по отвесным скалам, цепляясь исцарапанными руками за острые выступы. Постоянное напряжение утомляло, а неполный отдых в висячем положении — на стремени, пристегнутом к вбитому крюку, — не снижал усталости, трудность подъема все возрастала…"

"Леша с трудом поднялся до средины угла и забил короткий крюк в узкую расщелину. Повиснув на этом крюке, он долго искал, но так и не нашел возможности двинуться дальше; наконец он опустился, руки и ноги у него дрожали от напряжения".

"Расстояние в 12,5 километра пройдено за восемь суток в среднем на высоте пять тысяч метров. Пройдено девять вершин, из них шесть — четвертой категории сложности".

— С моей точки зрения, это выше человеческих сил, — сказал я без преувеличения, так мне действительно представлялось. — И все-таки хотелось бы услышать что-нибудь от тебя самого…

Мы разговаривали с Алексеем у него в кабинете, и он задумчиво смотрел в окно. Потом вдруг, засветившись, повернулся:

— Ты никогда не слыхал ничего об огнях святого Эльма?

— Нет, право…

— О!.. Помню, когда разразилась страшная гроза в горах, кто-то из бывалых сказал: "Представление начинается!"

Перед грозой мы накрепко привязались к выступам и крючьям. Отдельно укрепили рюкзаки. Расположились сидя: двое на «качелях», двое под ними, повернувшись лицом к склону, а ноги болтались в воздухе…

Вскоре нам представилось удивительное состояние наэлектризованности атмосферы. Да и мы сами оказались так насыщены статическими зарядами, что увидели вдруг, как с пальцев у нас сбегают синие огни… Поверь, это был сказочный вид!.. Ничего подобного я, кажется, никогда не видел. Это и были так называемые огни святого Эльма.

Когда молодые люди некоторое время проработали техниками в ОЭЛИДе, на них обратил внимание Иван Фролович Козлов. Он предложил Лапину и Шиянову учиться летать. Сам принялся их «вывозить» на учебном самолете с двойным управлением. У Шиянова он обнаружил удивительные летные способности. Дело пошло быстро. Козлов направил его для совершенствования в Качинскую летную школу. Оттуда Шиянов приехал вполне подготовленным летчиком, после чего Козлов стал доверять ему некоторые испытания. Год за годом Георгий совершенствовал свое мастерство и уже перед войной стал одним из видных летчиков-испытателей Советского Союза.

Что же касается Алексея Лапина, то, вылетев самостоятельно на ПО-2, он, этот необыкновенно смелый при штурме вертикальных скал и пропастей человек, в воздухе чувствовал себя неважно: волновался, плохо ориентировался на местности. Словом, сам вскоре понял, что воздушная стихия не для него… Куда уверенней ощущал он себя, сидя верхом на острой каменной гряде Безынгийской стены.

Летчиком Лапин не стал, но прошел путь от ведущего инженера в испытаниях яковлевских истребителей ЯК-3 и ЯК-9 до руководителя одного из научных подразделений института.

4. Разговор с министром

Весной 1949 года у нас на аэродроме развернулась исключительная в своем роде эпопея летных испытаний и сдачи заказчикам первых двадцати высотных и дальних стратегических бомбардировщиков ТУ-4.

Оборонное значение этому самолету придавалось тогда огромное.

Два месяца опытный аэродром, а с ним и промышленность трудились с таким напряжением, которое бывало разве что в войну. Не говоря уже о летчиках и специалистах, как наших, так и военных, подключенных к круглосуточной работе и летавших иногда кряду по пятнадцать часов, все руководство авиапромышленности и Военно-Воздушных Сил денно и нощно не покидало аэродром. И в результате то, что при обычной, добросовестной работе потребовало бы полгода, было выполнено в 50 дней.

Помнится, при этих испытаниях возникало множество проблем, и в том числе пропеллерная. При флюгировании в воздухе огромных четырехлопастных воздушных винтов на моторе АШ-73, то есть при остановке пропеллера в воздухе поворотом лопастей ребром к потоку, происходили всякие и весьма опасные ненормальности. Чаще всего они приводили к раскрутке мотора, и в результате плавились подшипники.

Скверный случай произошел однажды у летчика Морунова. При флюгировании одного из пропеллеров мотор развил около четырех с половиной тысяч оборотов в минуту (при норме 2400!) и вдруг заклинил. Воздушный винт в силу инерции мгновенно оторвался от носка вала мотора и, крутясь, перелетел назад через крыло. Хорошо, что летали тогда над пашней, и полуторатонный винт, падая, не наделал никаких бед.

Не берусь описать ту кутерьму, которая творилась в последующие дни. В систему управления винтами внесли некоторые доработки, и специалисты заверили нас, летчиков, что теперь такой отчаянный случай не повторится. Но специфика испытательной работы в том-то и состоит, что, несмотря на самые внушительные заверения, мы хоть и доверяем им, но неизменно проверяем. И проверяем, разумеется, самым жестким образом и, конечно же, в полете.

Дозаправка Ту-4 в воздухе

Нас было одиннадцать в том полете. Рядом со мной у пульта управления винтами вполне спокойно сидел ведущий инженер Кантор.

Мы набирали высоту.

На 11 200 метрах по заданию нужно было пролетать один час, не меняя режима полета, чтобы как следует заморозить винты, а затем уже поочередно вводить их во флюгер, то есть полностью останавливать. И, проморозив еще в остановленном состоянии, снова запускать… Так один за другим все четыре.

Перед тем как с похвальным хладнокровием, во всяком случае ничем не выдавая себя внешне, Дод Кантор стал нажимать на кнопки, следя за стрелками счетчиков оборотов, за давлением масла в системе, я, должен теперь признаться, все представлял себе не очень симпатичную картину: у нас вдруг отрывается пропеллер и летит… Но никак не мог остановиться на одном из возможных вариантов: куда он летит?..

Попутно я перебрал все исторические случаи отрыва воздушных винтов.

Вспомнился, например, «этюд», когда у Льва Глезера на И-16 оторвался винт. Летчик этого даже не заметил. Он дал газ, чтобы «подтянуть» мотором при заходе на посадку, а мотор не тянет!..

На ИЛ-14, должно быть, что-то стряслось с мотором, летчик потянулся к кнопке зафлюгировать винт — остановить мотор, глядь в окно: нет ни винта, ни мотора! Осталась одна противопожарная перегородка на крыле…

Но что бы там ни вертелось в башке, командир на корабле олицетворяет собою спокойствие Будды. Ни один мускул не

должен дрогнуть на лице, а редкие слова распоряжений, независимо от обстановки, произносятся тоном диктора телевидения. Ты всегда должен помнить, что одиннадцать пар ушей ежесекундно "на приеме". И спокойствие экипажа, его четкие действия есть в известной мере функция твоей уверенности, спокойствия и воли.

При температуре минус 60 мы великолепно проморозили все свои воздушные винты. На корабле затаились, и не слышно было в шлемофоне ни кашля, ни дыхания, когда стали флюгировать винт первого мотора… Со своего кресла я видел его боковым зрением. Видел, как он замедлял вращение и потом остановился, застыл неподвижным крестом… Лопасти выстроились остриями своих ножей навстречу потоку ветра. На корабле стояла все та же гробовая тишина, пока ведущий инженер педантично морозил не циркулирующее теперь масло в коке винта. Потом он сказал громко, и голос его неприятно оглушил:

— Вывожу из флюгера первый!

Все, кто мог видеть, покосились направо в иллюминаторы, в окна фонарей на первый винт, но так осторожно, словно боялись его спугнуть… И вот он медленно пошел, стал убыстрять вращение. "Перемахнет вразнос или нет?" — сверлила мысль, пока я наблюдал за винтом. Но он, молодчина, плавно убыстрял вращение. Вот стрелка на тахометре подошла к индексу 2400 оборотов в минуту, чуть перемахнула, затем лениво вернулась к нему обратно и словно прилипла. "Все в порядке!"

— Порядок! — возвестил без заметных эмоций ведущий. — Начинаю флюгировать второй!

Но теперь все на корабле заметно повеселели.

Точно в срок, а именно к первому мая 1949 года, все двадцать кораблей были готовы и смогли принять участие в воздушном параде над Красной площадью.

Погода выдалась солнечная, теплая, и днем в воздухе разыгралась сильная болтанка. Опадчему и мне, летевшим на одном из кораблей, пришлось занимать место где-то в середине кильватерного строя. Федор Федорович, человек в испытаниях бывалый и нервный, бранил и жаркий день, и болтанку, и того начальника, который придумал этот несносный для нас кильватерный строй. Оба мы обливались потом, крутя баранки. Над Москвой летели на трех сотнях метров высоты, а наш высотный корабль не был приспособлен так низко летать: броски в воздухе были настолько сильны, что огромные наши крылья встряхивались, как бы прося пощады, а вся кабина шевелилась, «дышала», словно живая.

Когда все двадцать пролетели над Мавзолеем, нам сообщили

с командного пункта, что "впечатление, в общем, произвели благоприятное".

— Ну и слава богу, — просиял наконец Федор Федорович, — а то я так старался, что весь в мыле!

Уже выключив на стоянке моторы, мы некоторое время сидели недвижно, слушали ошарашившую нас тишину. После такого длительного напряжения и грохота тишина воспринимается внезапно наступившей полной глухотой… Спустя полминуты, стащив наконец с себя шлемофоны, принялись с наслаждением вытирать мокрые уши. Тут Опадчий заговорил, и голос его донесся, как из отдаленного помещения:

— Видать, полегчало? То-то же! Представляю, как вздохнули сейчас те, кто отвечал за нас, за всю эту эпопею собственной башкой!

Теперь перенесемся ненадолго в последнюю неделю 1968 года.

В эти дни у нас готовился вылет первого в мире сверхзвукового лайнера ТУ-144.

В один из предновогодних дней в кабинете начальника института Виктора Васильевича Уткина собралось много специалистов. Вскоре приехал и министр Петр Васильевич Дементьев. Войдя в приемную, поздоровался со всеми, кто там был, за руку, внимательно вглядываясь в лица, будто стараясь то ли припомнить, то ли запомнить.

Самолет готовили с утра, и тут уже никто людей не торопил, а погода стала на глазах портиться.

Потом зазвонил телефон: министра везде найдут.

— Слушаю, Дементьев… А, это ты!.. Здравствуй. Как у тебя сдача по бою?.. Завалило снегом, говоришь? — министр красноречиво взглянул на присутствующих в кабинете и сказал тихо, уже не в трубку: "На три метра!" — Признаюсь, ты меня озадачил: тридцать лет руковожу промышленностью, а такое слышу первый раз.

Мы догадались, что это кто-то из директоров одного из заводов. — А продукты у тебя есть? Хлеб как?.. Ну хорошо. В ночь подбросим тебе снегоочистительные машины. Звони.

Повесив трубку, министр встал и подошел к окну. Туман сгущался плотнее. Некоторое время министр оставался у окна в одиночестве: все понимали, что ничего обнадеживающего относительно погоды сказать нельзя.

Летчики-испытатели М. Козлов, Э. Елян и конструкторы А. А. Туполев и А. Н. Туполев после очередного испытательного полета сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144. 1970 год.

Я подошел к нему и встал сбоку. Он продолжал смотреть в даль бетонной полосы. Я выждал приличествующее время, затем спросил негромко:

— Петр Васильевич, а помните, как двадцать лет назад каждое утро в семь часов вы проходили здесь по линейке?.. Вдоль были выстроены двадцать ТУ-четвертых, и командиры вам докладывали состояние доработки машины на последний час…

Меня несколько ободрило то, что министр выслушал эту «затравочную» фразу, не отрывая взгляда от полосы.

Наконец он произнес несколько слов, и я понял, что ключ мягко повернулся.

— Да, это было горячее задание… — Петр Васильевич помедлил, как видно припоминая, и стал продолжать: — Булганин мне говорит тогда: "Сталин сказал, что ты лично отвечаешь за сдачу этих самолетов, и назначил срок — 1 мая".

Я понимал, что означают эти слова — "лично отвечаешь!", — и сказал Булганину: если так, то я должен быть председателем Государственной комиссии по приемке этих самолетов.

Когда Жигарев и Марков — главком и главный инженер ВВС — узнали о моем мнении, Марков усмехнулся:

"А дефекты заводов ваших мы устранять будем с Жигаревым?"

"Не беспокойтесь, — ответил я, — дефекты мы устраним сами".

На другой день Булганин сообщил мне, что Сталин назначил меня председателем Государственной комиссии, а Туполева — заместителем. И дело началось.

Ну, как все было, говорить сейчас не стоит. Всяких много было работ, но эта одна из труднейших. Могу сказать, что за два месяца я ни разу не поспал спокойно хотя бы шесть часов.

Когда все кончилось и 1 мая в сорок девятом мы провели воздушный парад, что ты, вероятно, помнишь, Булганин и спрашивает по телефону: "Как отчет?" Что мне ему сказать?.. "Сплю с ним!" — ответил я в трубку. В те дни я действительно не расставался с толстенным актом о приемке первых двадцати головных бомбардировщиков ТУ-4, так и ходил, таская его под мышкой.

В день парада меня с Хруничевым вызвали к Сталину — это было часов десять вечера.

Приехали. Немного поговорили в приемной. Там был Булганин.

Потом вышел Сталин и пригласил всех обедать.

Он предложил мне сесть рядом с ним, и все за столом — а было здесь несколько человек — выпили и закусили. Надо сказать, Сталин всегда очень мало пил, но никогда не препятствовал другим. Однако не любил, когда кто-нибудь пил много, и потом называл этого человека пьяницей.

Я это знал и пил очень осторожно, самую малость, как, впрочем, и другие.

Когда время подошло к первому блюду, Сталин по своему обыкновению встал из-за стола, подошел к небольшому столику, что был рядом, — там стояли три фарфоровые супницы, — подошел, приподнял крышку одной из них, взглянул, вдыхая запах легкого пара, и сказал: "Суп рыбный… Что ж, попробуем его". Зачерпнул немного разливательной ложкой и налил себе в тарелку, а потом сел на место. Все последовали его примеру.

Обед длился довольно долго, и разговор касался всяких тем.

Наконец Сталин обратился ко мне:

"Ну, как дела?"

"Все закончено, товарищ Сталин", — сказал я.

"Что же теперь нужно?"

"Вот акт, — я выхватил из-за спины эту толстую книгу, — нужно, чтобы вы утвердили его".

Сталин, ни слова не сказав больше, взял у меня из рук этот фолиант и, открыв переплет и не листая, толстым карандашом поставил в левом углу сверху три буквы: "И. Ст."

Я схватил акт вне себя от радости.

Если вы читали книгу авиаконструктора Александра Сергеевича Яковлева "Цель жизни", то, очевидно, помните эпизод, как в 1943 году их — Дементьева и Яковлева — вызвали в Кремль по поводу срывов обшивки с крыльев истребителей ЯК на фронтах. Признаюсь, я человек впечатлительный, и, помню, когда читал все это у Яковлева, в воображении моем весьма ярко возникла эта сцена. Но у Александра Сергеевича ни слова не было сказано, как удалось им тогда, что называется, "выйти сухими из воды". Тут-то я и рискнул обратиться с этим вопросом к министру.

— Петр Васильевич, — нарушил я тишину возможно более мягко, — в книге Яковлева есть упоминание о том, как вас вызвали в Кремль по поводу срыва обшивки с ЯКов.

— Прежде всего нужно сказать, что срывало не силовую обшивку крыльев, а лишь частично полотняную обклейку с наружной краской, — перебил меня сразу же министр, — а срывало ее потому, что краска наружного покрытия оказалась крайне низкого качества, — продолжал он, подходя при этом к столу и садясь. За длинным совещательным столом было много стульев, и все, кто был в кабинете, стали подсаживаться поближе.

— Под влиянием атмосферных воздействий краска быстро портилась, влага проникала под полотно, и в полете его срывало потоком, клочья летели. Естественно, в таком виде самолеты не были боеспособны: недодавали скорости.

Пояснив все это, министр помедлил слегка и, словно с мороза, помял руку об руку. Потом снова заговорил.

— Когда мы с Яковлевым появились в Кремле, там уже были все маршалы. Сталин нервно ходил по кабинету, руки назад. Он, видно, требовал действий на фронтах, маршалы доказывали, что без обеспечения с воздуха добиться успеха невозможно.

Было очевидно, что Сталин в крайней степени гнева. Я быстро оценил обстановку и понял: дела наши очень плохи…

Петр Васильевич приостановил свой рассказ, как бы призывая снова к себе на помощь всю свою смекалку и волю.

Заговорив опять, он не сказал ни слова о том, что в пылу гнева Сталин обзывал их пособниками Гитлера и тому подобное, о чем упоминает в своей книге Александр Сергеевич. Министр не захотел в данном случае сгущать и без того впечатляющие краски.

— Сталин ходил по кабинету, и все молчали. Царила мертвая тишина. В конце концов он остановился и спросил:

"Как это могло получиться?"

Я объяснил, — продолжал Петр Васильевич, — что в краске,

которой красят на авиазаводах самолеты с полотняной поверх фанеры обшивкой, нет необходимого компонента. До войны этот компонент мы получали из Америки, а сейчас, в войну, лакокрасочные заводы вынуждены заменять его продуктом переработки глины. Вот почему такая краска…

На это Сталин возразил примерно так:

"Почему вы такой краской красите самолеты?"

"Нам поставляют такую краску из Ч. и Н.", — ответил я.

Сталин тут же приказал главному прокурору в трехдневный срок расследовать в Ч. и Н., как это могло получиться, и выявить виновных.

Дальше не оставалось ни малейшего сомнения, что следующий вывод будет сделан относительно нас, авиастроителей, — меня и Яковлева.

Тут в мгновенье возникшей напряженной паузы с отчаянной решимостью я спросил: "Сколько времени вы могли бы нам дать, чтобы там, на фронтах, привести в порядок все эти самолеты?"

Сталин остановился и долго смотрел на меня в упор. Наверно, я был бледен как бумага, но глаз не опускал.

"Две недели!" — неожиданно сказал он.

"Мы сделаем. За две недели сделаем, товарищ Сталин", — ответил я и сам подивился своей решимости.

Как же Дементьев организовал выполнение в срок этого, казалось, только разве что в сказке выполнимого дела?

Прежде всего он немедленно наложил арест на всю хранящуюся кое-где в складах как неприкосновенный запас краску качественного содержания. Затем по его приказанию в тот же день были сформированы передвижные бригады маляров — по 25–30 молодых женщин в бригаде, и с ними один мужчина — бригадир. И вместе с краской, полотном и другими материалами на самолетах отправил их на все участки фронта, где были поврежденные машины.

Расчет был конгениален! В ожидании боев люди сидят в окопах и блиндажах — и летчики, и все авиаторы вообще. Непроходимая тоска неразрешимости возле негодной техники. И вдруг такие гости!

Легко себе представить, как закипела работа — только подавай материал.

Сами летчики, механики, вооруженцы принялись за дело, специалисты-женщины лишь руководили ими, нанося, что называется, "последний удар кисти". Горячие пошли денечки!

Очень скоро все истребители ЯК, что нуждались в ремонте, были выкрашены с иголочки. И авиаторы-фронтовики необыкновенно воспряли духом. Приближались дни решительных

июльских наступлений, и воины воздуха горели решимостью победить врага. В это время наша промышленность получила много восторженных отзывов о боевых качествах наших самолетов.

5. Правильное решение

Году в сорок восьмом, при испытании одного из опытных реактивных истребителей Семена Алексеевича Лавочкина — кажется, это был ЛА-15, - у Ивана Евграфовича Федорова произошел такой феноменальный случай.

Федоров планировал на посадку. Вдруг наблюдавшие со старта заметили, как истребитель стал быстро крениться. Больше, больше… "Конец!" — обожгла всех мысль, когда самолет и вовсе перевернулся на спину… Но нет. Будто подхваченный горизонтальным смерчем, истребитель вертанул крылом еще резче и вышел в нормальное положение. Под ним оказалась бетонная полоса, и секундами позже он покатился по ней как ни в чем не бывало.

Захотелось протереть глаза: "Было, не было?" Но, переглянувшись, люди поняли: "Да, было!"

Сперва никто не мог отделаться от мысли, что Женя-Ваня, как называли тогда Ивана Евграфовича товарищи, отчубучил на планировании перед самой посадкой непростительно дерзкий номер — бочку. Но выяснилось совсем иное.

Он только было нажал на рычаг выпуска закрылков-щитков, как тут же почувствовал: самолет резко устремился в крен. Федоров — отличнейший мастер высшего пилотажа, можно сказать, "воздушный акробат" — не воспрепятствовал машине, уловив сразу же, что это не в его силах, а скорей рефлекторно помог ей без зарывания носа к земле закончить полный оборот.

Пока самолет «доворачивался» к нормальному положению, Иван Евграфович успел догадаться, что во всем виноват щиток-закрылок, и быстро перевел кран в исходное положение. Самолет тут же прекратил вращение.

Все это Федоровым было выполнено поразительно точно. И оказалось единственно правильным действием.

Когда самолет обрел послушность, летчик сосредоточился на посадке и выполнил ее, по своему обыкновению, очень хорошо.

У будки руководителя полетов на старте

Он подрулил на стоянку, и устремившиеся к нему люди немало подивились, что Женя-Ваня выпрыгнул из кабины, как обычно, в своем веселом расположении духа. Правда, потом он дал себе волю и, смеясь, бранил подлый щиток-закрылок, говоря механикам: "Не будь я Женей-Ваней, из-за подлейшего, факт, сыграл бы в ящик!"

Механик забрался в кабину и повернул кран щитков на выпуск. Под правым крылом щиток-закрылок выпустился на весь угол, под левым — не шелохнулся. Техник поддел щиток отверткой, тот выпал и повис на петлях. Ушко тяги управления закрылком было сломано.

Мы от души поздравляли в тот день нашего Женю-Ваню. С везением?… Нет, с умением….

За время испытаний упомянутого самолета Женя-Ваня, что называется, вжился в него, всем существом улавливал малейшие его настроения. Вот почему и «кульбит» этот, и последовавшая за ним посадка, казалось, выполнены были с точностью электронного робота,

Но мы-то ведь знали: в кабине был наш товарищ с душой и сердцем, отнюдь не робот!

И вот что еще важно. Летчик доставил на землю неоспоримые доказательства едва не состоявшейся катастрофы и предотвратил в дальнейшем возможные неприятности из-за поломки этого ушка тяги.

Не менее поучительная и в чем-то схожая история произошла

у нас на аэродроме года три спустя.

Леонид Тарощин к этому времени уже был «переброшен», как тогда говорили, "на усиление промышленности" — переведен из института на серийный завод. Он стал испытывать, или, по заводской терминологии, «сдавать» бомбардировщики ИЛ-28.

Как раз к этому моменту летчики завода стали замечать, что на некоторых экземплярах самолетов иногда самопроизвольно убираются щитки-закрылки. И, что особенно скверно, убирались не симметрично слева и справа, а лишь на какой-нибудь одной стороне крыла. Естественно, в полете создавалась весьма опасная ситуация, так как из-за большой разницы в подъемной силе правого и левого крыльев самолет начинал сильно крениться.

К счастью, случалось это в самый начальный момент перехода на планирующий спуск, и высоты вполне хватало, чтобы, только выпустив щитки, почувствовав кренение, тут же убрать их, возвратить крыльям исходную симметричную форму. Словом, как ни коварны были случаи самоуборки щитков, заканчивались они благополучно.

Вместе с тем летчики стали летать с большой опаской. И в самом деле, вдруг этот «инициативный» щиток уберется перед самой землей?!

Заказчики отказались принимать самолеты, и на заводе создалось напряженное положение.

Не стану расписывать, с какой тщательностью в подобной обстановке мастера-отладчики систем, контролеры, техники, конструкторы и инженеры принимаются потрошить все трубки, соединения и краны гидравлической системы управления, как педантично они исследуют, фильтруют гидросмесь. Но что они ни делали, возясь круглосуточно, — в авиации и так бывает, — причину подвоха отыскать не могли: на земле все действовало безупречно!

Что делать?

Нужно посылать в полет летчика-испытателя, надеясь, что какая-то мизерная причина отказа теперь, при тщательной проверке и подготовке, устранилась сама собой и больше не повторится.

Да, в таких случаях летчику приходится лететь, ничего не поделаешь. И таким летчиком оказался Леонид Иванович Тарощин.

Ему пришлось сделать не один полет, и уже все заводские радовались, что дефект самоуборки щитка устранен. Но вот Тарощин летит еще раз и при очередном нажатии на кран щитков чувствует, что самолет снова валится на крыло…

Опять двадцать пять!

Прошу обратить внимание на то, как поступил в возникшей ситуации Тарощин.

Вместо того чтобы немедленно убрать закрылки и прекратить опасное кренение, а затем пойти на посадку и сказать, что, увы, "все осталось по-старому, ищите причину", Тарощин попробовал усилием рук на штурвал удержать самолет от крена. Элеронов — рулей на концах крыльев — хватило, но пришлось их отклонить почти до отказа, на полный угол.

"Так-то оно так, — подумал летчик, — но хватит ли элеронов потом, при заходе на посадку?"

Он попробовал уменьшить скорость, имитируя в воздухе, на достаточной высоте, посадку. Кран щитков при этом оставил в неприкосновенном состоянии, и все время ему приходилось усилием на штурвал удерживать самолет от стремления ежесекундно свалиться на крыло. Он летал долго. Наконец уверовал, что справится с машиной на посадке, и пошел вниз.

Сев, он так и подрулил к ангару со щитком на левом крыле.

Легко себе представить, с каким азартом и любопытством техники, специалисты облепили прилетевшую машину!

Дефект обнаружился.

А.А.Щербаков

Случай, о котором еще хочу рассказать, произошел совсем недавно, в 1970 году.

Александр Щербаков отправился в испытательный полет на одноместном сверхзвуковом самолете. Едва лишь поставив кран шасси на уборку после взлета, он тут же ощутил заклинение всего управления. Ручка управления чуть шевельнулась и замерла недвижно. Попробовал сдвинуть ее — не поддается.

В это мгновение летчику стало не по себе. Секундой-двумя

позже он понял, что для торопливости нет оснований: самолет летит и летит без помощи летчика сравнительно правильно, в сбалансированном режиме плавного подъема.

Александр надавил на кнопку передатчика:

— Заклинило управление. Продолжаю набирать высоту.

После некоторой паузы — а такое сообщение может выбить из равновесия самого бывалого человека — руководитель полетов спросил нарочито спокойно:

— Совсем не действует или есть хотя бы малый ход?

Летчик ответил:

— Чуть дышит.

В это время он уже достиг высоты трех тысяч. Решив, что этого достаточно для спокойного катапультирования, без спешки, не допуская паники, он снизил двигателям обороты и сообщил на землю показания приборов системы управления. На командном пункте голос его записали магнитофоны.

Потом он позволил себе порассуждать. Я говорю: "позволил себе", потому что далеко не всегда в подобной обстановке у летчика есть время.

"Итак, заклинило управление… Заклинение ручки я почувствовал в момент, когда шасси пошло на уборку… А что, если отказ управления вызван уборкой шасси?.. Ведь послышался небольшой удар и рывок ручки! А тогда, если это так, попробую я выпустить шасси… Может быть, управление заработает снова?"

Подумав так, он еще немного погасил скорость и отклонил кран шасси на выпуск.

Как только колеса стали выходить из ниш — это заметно по торможению машины, по погасшим лампочкам сигнализации, — Александр сразу же уловил на ручке, что тиски, сжимающие ее, ослабевают.

Прошло еще с полминуты, и летчик вынужден был сообщить руководителю полетов, что давление в основной гидросистеме упало до нуля. Очевидно, из-за разрыва магистрали вытекла вся гидросмесь.

Переведя управление на аварийную систему и продолжая докладывать земле показания приборов, Щербаков решил садиться. Он так и сказал по радио:

— Принял решение производить посадку. Обеспечьте прием. Как поняли?

Дальше все прошло обыкновенно и спокойно. Посадку он произвел без каких-либо эксцессов.

Не успел летчик вылезти из машины, едва только остановились турбины, как специалисты протиснулись в ниши шасси.

И, конечно же, все увидели.

Поломка произошла в узле замка носовой стойки шасси. Когда стойка пошла на уборку, подъемный механизм повредил основание замка. Сам узел замка шасси сдвинулся с места и пережал трубки магистрали управления. В этих условиях оно, естественно, работать не могло.

При виде этих повреждений как было не восхищаться хладнокровием, разумным и смелым поведением летчика! Ведь у него были все основания катапультироваться: при заклинении управления в полете не всегда можно рассчитывать на медленный разворот событий.

Теперь давайте представим себе: если бы летчик, не мудрствуя, воспользовался бы катапультным креслом и парашютом?

Ну что ж… Разбился бы самолет. Так что потом и не докопаешься, где что. И как было бы установить причину отказа, о котором докладывал пилот? Совсем не исключено, что пришлось бы написать: "Причину выяснить не удалось".

Но тогда и на других подобных самолетах могло бы повториться все это. И неизвестно, с каким исходом для пилотов.

Словом, благодаренье Щербакову: его находчивость оказала летчикам, самолетам, заводу, конструкторскому бюро исключительную услугу. Ее трудно переоценить.

Но вот что интересно.

Если бы Щербаков покинул самолет, не теряя драгоценных секунд, он, как ни странно, выглядел бы в представлении людском большим героем. Восторженных пересудов было бы куда больше, и звучали бы они куда громче. И не в том дело, что кто-нибудь стал бы "нагнетать героизм". Ничуть! Просто все мы так устроены, что, не отдавая себе особенно в этом отчета, любим все эффектно поражающее наше воображение.

А относительно рациональности всех действий чаще всего рассуждаем так: "Летчик спасся — разве это не радость?!"Нам импонирует, что он, отважный, решительно сорвал над собой фонарь кабины и включил пиропатрон на скорости около тысячи километров в час! Нам радостно, что все механизмы спасения четко сработали и человек снова с нами, жив, здоров!

А самолет?.. Ну и леший с ним, построим новый. Что в век прогресса десять тонн металла?.. Человек — это главное.

Но, право, как досадно бывает, когда услышишь и такой разговор:

— Говорят, сел Щербаков: сперва заклинило управление, потом отпустило…

— Да нет, там действительно обнаружили дефект.

— Так, значит, сел! Ну и слава богу! Хватит об этом… Смотрел вчера хоккей? А?!. Каков Майоров? Ракета!

Так иногда удивительно тихо проходит героизм человека, с большим самообладанием спасшего ценнейшую машину и этим открывающего путь к ее совершенствованию. Специалисты, разумеется, воздадут летчику должное. На завод немедленно спустят чертеж на доработку. Все станет совершенно ясным. Настолько ясным, что при желании можно было бы даже установить, кто виноват… Но стоит ли поднимать шум?..

Кончилось все хорошо? Вот и ладно. Разберемся, исправим.

И в самом деле, что еще нужно?

Ведь тихий героизм всегда бесшумен.

6. Быстрота реакции

В сверхзвуковом полете рули самолета так зажаты потоком воздуха, что и Жаботинский с Алексеевым не смогли бы сдвинуть штурвал с места, не будь в системе управления гидроусилителей.

В наши дни усилий от рулей летчик на штурвале не воспринимает. Двигая штурвалом, педалями управления, он лишь задает интенсивность и порцию отклонения рулей, диктует свою волю механизмам, а они, обладая силой в несколько тонн, исполняют за летчика титаническую работу.

А. М. Тютерев, первый советский летчик-испытатель, преодолевший звуковой барьер.

Но когда, около четверти века назад, проторивались первые тропы сквозь неведомый еще ни одному летчику "звуковой барьер", никаких существенно усиливающих мускулатуру

человека устройств в управлении не применялось.

Мы воздаем теперь должное смелости и отваге первооткрывателей. Надо бы добавить: и их физической силе.

Если мерилом истины признать объективную запись точных приборов, нужно согласиться, что первым звуковую скорость у нас в СССР преодолел Анатолий Тютерев. 18 октября 1949 года Анатолию Тютереву удалось на самолете МИГ-15 на один процент проникнуть в сверхзвуковую область скоростей. В этот день звуковой барьер пусть чуть-чуть, но остался позади пилота.

В своем заключении о полете Анатолий уже тогда писал, что встретился с большими, свыше тридцати килограммов, усилиями в управлении.

На другой день наблюдения Тютерева подтвердили другие летчики, повторившие звуковую скорость в своих полетах.

Но развить скорость, большую, чем 1,01 скорости звука, никто не мог — для самолета МИГ-15 это был предел. Таким образом, «рекорд» Тютерева продержался некоторое время, вплоть до появления более скоростного самолета МИГ-17.

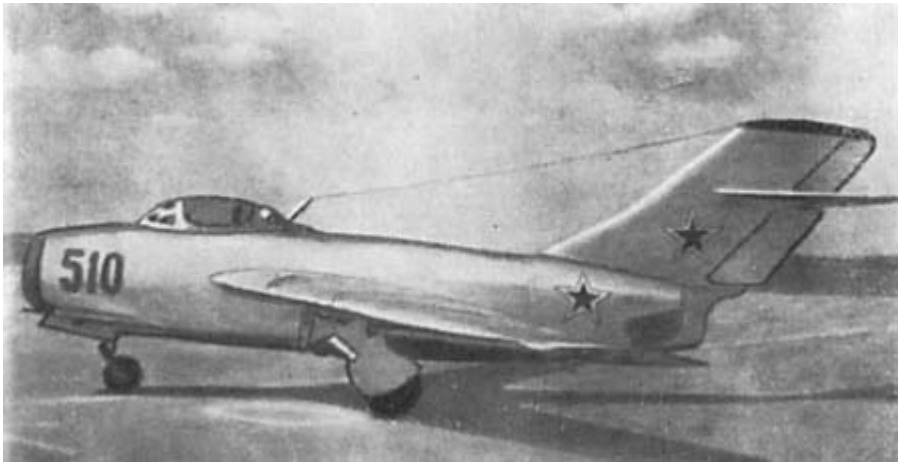
Память сохранила выдающиеся полеты нашего коллеги, летчика-испытателя Петра Казьмина. В 1952 году Казьмин превысил скорость звука на восемнадцать процентов.

Теперь, когда самолеты подобрались вплотную к утроенной сверхзвуковой скорости, достижение Казьмина кажется не столь уж и впечатляющим. Но умалить его значение для своего времени ни в коем случае нельзя. И все по той же причине: он ввергал свой самолет в совершенно неведомую сверхзвуковую область. Самоотверженно шел по заданию ученых на превышение ограничений скорости, установленных создателем самолета — главным конструктором. И никто не мог ему твердо сказать, будет ли самолет на предельной скорости послушен управлению и хватит ли у Петра сил, чтоб управлять им… Повторяю: на самолетах тогда еще не применялись гидроусилители.

Недавно в архиве я разыскал технический отчет № 296 за 1952 год об этой работе.

Вот о каких своих наблюдениях поведал нам тогда летчик:

"Самолет при полете в области больших величин «М» (имеется в виду скорость полета, равная 1,14 скорости звука. — И. Ш.) уподобляется жесткой пружине, которую трудно отклонить в любую сторону".



Истребитель МиГ-15.

И далее:

"Самолет настолько "плотно сидит в воздухе", что отклонить его по всем трем осям очень трудно. Это может служить большим препятствием для выполнения эволюций в боевых условиях… Для выполнения маневрирования на сверхзвуковой скорости необходимо применение каких-либо дополнительных средств в управлении".

Как видим, летчик выдвигает аргументированное требование о введении в управление усиливающих устройств.

И, наконец, позволю себе привести еще одну формулировку из упомянутого отчета № 296, которую, очевидно, следовало бы рассматривать как предупреждение возможных катастроф:

"При выполнении переворотов с высоты 12 000 метров и выше при скорости, близкой к минимальной, самолет на выходе из пикирования попадает в область больших сверхзвуковых скоростей (примерно 1,18 скорости звука. — И. Ш.), когда приложение больших тянущих усилий на ручку управления за 50 килограммов заметно не исправляет траекторию движения. У летчика создается ложное представление о невыходе самолета из пикирования… Летчику кажется, что наступило так называемое "заклинение рулей".

Уже этих лаконично и точно сформулированных впечатлений и выводов Петра Казьмина достаточно, чтобы высоко оценить его личный вклад в освоение первых сверхзвуковых полетов и проявленные им при этом отвагу, волю, выдержку и мастерство.

Отдавая должное этой работе, озаглавленной в отчете № 296 как "Исследование устойчивости и управляемости самолета МИГ-17 на сверхзвуковых скоростях полета", ученый совет института счел возможным выдвинуть тогда эту работу и ее

исполнителей — ученых Г. С. Калачева, И. М. Пашковского и ведущего летчика-испытателя П. И. Казьмина — на соискание Сталинской премии. Премии им, правда, получить не удалось, но совсем не потому, что работа оказалась недостойной. Признание этой работы застряло где-то при прохождении ведомственных инстанций.

Теперь, забежав на многие годы вперед, мы точнее можем оценивать сделанное людьми. Из того, что казалось важным, кое-что забыто. А то, что не вызывало восторженных эмоций, проходило без моральных всплесков и материальных благ, наоборот, оказалось важным и полезным.

Именно к таким работам нашего института нужно отнести исследования, проторившие в свое время дорогу в сверхзвуковую скорость.

Что же касается освоения сверхзвуковых полетов в то время и в дальнейшем, следует сказать, что дело это было подхвачено многими замечательными летчиками, и среди них в первую очередь Амет-Ханом Султаном, Анохиным, Бурцевым, Васиным, Пронякиным, Мухиным, Кочетковым, Комаровым, Волковым, Смирновым, Седовым, Мосоловым, Нефедовым, Гарнаевым, Ильюшиным, Соловьевым, Алашеевым, Еляном, Федотовым, Щербаковым.

Группа летчиков-испытателей Летно-исследовательского института в период Великой Отечественной войны. Сидят слева направо: Г. Бураков, Л. Тарощин, Н. Адамович, М. Галлай, Д. Зосим, С. Машковский, В. Юганов, И. Шелест, А. Чернавский. Средний ряд: В. Елагин, В. Расторгуев, В, Молочаев, И. Шунейко. Верхний ряд: В. Олиферко, И. Эйнис, А. Емельянов, А. Якимов, В.

Чиколини, А. Демичев, В. Васин, С. Анохин, А. Гринчик.

Амет-Хан Султан и Петр Казьмин одновременно пришли к нам в институт после войны. Оба боевые летчики-истребители, провоевавшие всю войну, появились как-то вдруг, в один день в летной комнате. Смуглый, с шапкой чернейших волос Амет, нервно сосредоточенный в себе и молчаливый. И его приятель — Петр Казьмин, оживленный и динамичный.

О Султане поначалу трудно было что-либо сказать. В ожидании полетов он мог часами молча простаивать у окна летной комнаты, устремив взгляд в даль убегающей к горизонту взлетной полосы. При этом много курил. Услышав позади себя смешную реплику, мог почти бесшумно рассмеяться. Попытки расспросить его о фронтовой работе оканчивались примерно такой фразой:

— Понимаешь, ничего интересного. Муть какая-то в башке осталась и бесконечная стрельба… Есть погода, нет погоды. Дождь — солнце, дождь — солнце. Дождь — нары в землянках. Солнце — опять к вечеру двух-трех недосчитались… Муть и только, ничего интересного.

Казьмин, наоборот, как-то весь сразу и, казалось, самозабвенно ввергся в суету "цивильной жизни". Он создавал впечатление очень общительного человека. Но поговорить с ним серьезно было нелегко. Будто в противовес Султану, Петр пребывал в вечном движении. Перехватишь его где-нибудь в коридоре в надежде поговорить, и он будто откликается с готовностью… Но только на мгновение. Глядишь, на лице еще улыбка участия, а глаза уже бог знает где! Словно вспомнил, что поезд вот-вот уходит. И в следующий момент уже включились ноги:

— Сейчас-сейчас… Одну минуточку… Я как бумеранг… Погоди, тут вспомнил дело… — И убегал.

В ту пору и возникла о нем шуточная легенда. Кто уж ее придумал, трудно сказать. А суть ее в том, что Петра в юношестве будто бы околдовала некая фея, и теперь он до конца дней своих обречен на поиски нескончаемых и трудноразрешимых дел и забот.

Нам же оставалось лишь восторгаться его энергией и оптимизмом.

Но это, конечно, были лишь первые впечатления.

Затем покатились годы совместной работы, и прошло их свыше двадцати лет.

Казьмин старше Амета, его пятидесятилетний юбилей нагрянул раньше, и у нас состоялось торжественное и

многолюдное застолье.

И тут, к немалому удивлению и любопытству сидящих за столом, поднимается Амет и просит слова.

Шум, гомон, смех, вполне естественные после трех тостов в честь юбиляра, мгновенно смолкли. Да и не мудрено: мало кому из присутствующих приходилось слушать речи Султана.

Султан начал с вопроса:

— Знаете ли вы, как летает наш шустрый юбиляр?

— Знаем, знаем, как не знать! — послышались одобрительные голоса.

— Вот и я, — продолжал оратор, — имел случай убедиться в быстроте реакции Петра. Это было в первый месяц появления нашего с Петькой на аэродроме. (Надо сказать, что, относясь прекрасно к товарищам, Амет никогда не церемонился с именами.)

Помню, вызывает нас к себе начлет Данила Зосим и говорит:

"Ребята, нужно провести показательный воздушный бой двух опытных истребителей для сравнения маневренных качеств двух самолетов. Так вот, будете драться вы. Как имеющие самый богатый фронтовой опыт. Вот вам полетные листы, берите парашюты — и айда! Постарайтесь же всыпать один другому, не теряя осмотрительности и головы".

Взлетел я, сам думаю: "А наплевать, как там будет. На этот раз заряжены только фотокинопулеметы".

Встретились мы с Петькой в зоне и стали крутиться в карусели. Мне чего-то было лень… Лето, жара, купаться хочется. А тут чепуха какая-то: драться! Словом, шаляй-валяй… Ладно. Крутимся. Минуты через три замечаю: жмет меня Петька, так и целится хвост мой поймать в прицел! И тут до меня дошло: "А что как он поколотит — позору не оберешься… Пойдет трепотня: "Вот так дважды Амет, а шустрый Петька хвоста накостылял!"

Собрался я тут изо всех сил, да, вижу, не поздновато ли? Болтается живчик — никак из-под прицела не ускользну. Беда!

Скажу откровенно, никогда я так не потел, ни в одном бою с фрицами. Прилетел, бросил парашют — и в душ.

Таков наш истребитель Петька! Давайте выпьем за него, чтоб ему леталось долго и чтоб не оставляла его быстрота реакции!

Когда Амет сел, все зашумели, зааплодировали. Стали опять поздравлять Петра: получить такую оценку от Султана мог далеко не каждый летчик — грудь Амета украшали две геройские Звезды, и они напоминали о сбитых им 49 фашистских самолетах.

Пока шумели, я стал раздумывать о быстроте реакции.

Это одно из качеств, крайне необходимых любому летчику: и фронтовику-истребителю, и летчику-испытателю. Фронтовик,

превосходя этим качеством противника, может нажать «курок» на долю секунды раньше. Испытатель, наделенный отличной быстротой реакции, проявит себя особенно при испытании очень подвижных, малоустойчивых летательных машин.

Нам всем хорошо известно значение быстрой реакции в летном деле. Но оценить или измерить ее, так сказать, количественно представился случай только в 1956 году.

В то время мы проводили испытания средств заправки топливом в полете. С конца крыла большого самолета-заправщика, вытягиваясь по потоку и провисая, выпускался шланг. Два самолета поочередно должны были специальными штангами, установленными в носу, соединяться в полете со шлангом, имеющим для этой цели воронку на конце.

В одном из полетов двум летчикам была поставлена задача — произвести возможно большее число контактов со шлангом.

И вот Петр Казьмин, пилотирующий одну из машин, продемонстрировал нам весьма завидную подвижность и точность пилотажа. В то время как другой, тоже очень опытный летчик произвел контакт со шлангом один-единственный раз, Петр успел сконтактироваться с соседним шлангом десять раз!

Вот что значит быстрота реакции!

П.И.Казьмин

Одно время Петр увлекся автоспортом и даже принимал участие в международных ралли. Мы, естественно, «болели».

И здесь быстрота реакции очень пригодилась Петру. Не раз он выручал нашу команду и добирался к финишу в числе первых, проделав иногда, правда, часть пути вверх колесами, скользя на

крыше. Но в спорте важен конечный результат, и не зря здесь допускаются даже "силовые приемы".

Теперь трудно сказать, сколько раз в ходе автосоревнований Петра приходилось переворачивать "со спины" на колеса, сколько раз прохожие вытаскивали его из-под крутых откосов?.. И непонятным образом кар снова продолжал мчаться к цели, не обращая внимания на повреждения и ушибы, влекомый, как и его перебинтованный водитель, неуемной волей к победе! И здесь, как и в воздухе, Петр и машина сливались воедино. Наверно, это и определяет наивысшую профессиональность освоения человеком техники.

Тогда-то, в самый острый момент увлеченности Петра автоспортом, мне пришлось как-то проехать с ним в качестве пассажира.

Не знаю, как улаживал Казьмин свои взаимоотношения с ГАИ, но, признаюсь, мне было беспокойно в этом рейсе. Я знал, конечно, о великолепной реакции водителя, но было невдомек, почему на скорости сто двадцать он старается непрерывно прикуривать гаснущую сигарету и оборачиваться все время к пассажирам, сидящим позади?

Вскоре мне показалось, что голова его вертится, как на шаровом шарнире, на 180 градусов, ни на секунду не зная покоя. Это было невыносимо. Я сказал: "Останови-ка! Боюсь, у тебя отвернется голова".

Петр не обиделся. Каждому присущ собственный жизненный пульс.

7. Дважды герой

Что же касается Амет-Хана, то, как я уже говорил, никакие просьбы рассказать о своей боевой работе, даже когда он в течение многих лет совместной работы вполне «притерся» к нам, ни к чему не приводили.

Приближалось пятидесятилетие Амета, и наша парторганизация поручила штурману-испытателю Кондратьеву подготовить доклад о жизненном и боевом пути юбиляра. Петр Андреевич проявил завидное упорство, «обрабатывая» Султана, и вот, собравшись в торжественной обстановке 26 октября 1970 года, мы узнали о своем товарище и дважды Герое Советского Союза немало удивительного.

Родился он в Алупке в семье лудильщика.

Лазая с мальчишками по скалам, довольно рано научился любить манящую опасность высоты.

Отцу Султана хотелось, чтобы сын, как и он, стал рабочим. С этим намерением шестнадцатилетний юноша поступил в симферопольское ФЗУ. Но тут под боком оказался аэроклуб. И, наблюдая день ото дня кружащиеся в небе самолеты, Султан возгорелся желанием летать.

Аэроклуб он кончил с отличием, и это дало ему возможность сразу же поступить в Качинское военное авиационное училище.

Великая Отечественная война началась для молодого летчика-истребителя с рассветом 22 июня под Кишиневом.

Но искусство побеждать пришло к нему значительно позднее.

В мае 1942 года Султан совершил свой 150-й боевой вылет. Заканчивая первый год войны, попробовал подвести итог.

Сотни раз с бреющего полета он штурмовал ползущие по всем дорогам с запада вражеские колонны. С куцего своего И-16 он даже бомбил их и, уж конечно, с яростью обстреливал из всех четырех скорострельных «шкасов». Что же касается воздушных боев — он им и счет потерял!.. Но вот беда: не удалось ему сбить ни одного фашистского самолета. Правда, и для них, для врагов, Султан оказался неуязвимым: самолет его им ни разу не удалось подбить, пуля даже не оцарапала Султана.

Амет-Хан Султан

Прилетит, бывало, Амет после воздушного боя — горячий,

злой. Жадно затягиваясь папиросой, сплевывает клочья бумаги:

— Строчу, понимаешь, по нему из всех, а он, зараза, не падает!.. Как его сбивать?!

Однажды инженер полка, в котором воевал Султан, решил подтрунить над Амет-Ханом.

— Что ж ты с ними, Амет, воюешь и все вничью?.. У всех есть сбитые, а у тебя ни одного?

— Будут, — буркнул Султан.

— Когда? — не унимался инженер.

— В мае собью.

— Ладно, поглядим.

Прошло время, и снова смеется инженер:

— Эй, Амет! Май-то прошел…

— Не прошел — день остался! — огрызнулся Амет.

Их полк стоял севернее Москвы, прикрывая с воздуха Ярославль.

Рано утром тридцать первого мая заныли сирены.

Взлетев, Амет ушел восточнее Ярославля, полагая, что вражеские бомбардировщики зайдут со стороны солнца. Он не ошибся: помог боевой опыт.

На высоте 7 тысяч метров Амет увидел "Юнкерс Ю-88" и решил его атаковать. Произведя несколько атак, он стрелял по «юнкерсу», но тот, живучий, не падал. Вражеские стрелки сперва отстреливались, но Султану удалось их «успокоить». Теперь Султан подошел к врагу очень близко, чтоб ударить наверняка… Но… кончился боекомплект! Султан готов был грызть себе пальцы.

Не берусь передать его остервенение, его бессильную ярость… «Юнкерс» топает на Ярославль! А там — важнейшие заводы!

И тогда он ринулся вперед, намереваясь рубануть винтом по хвосту вражеского самолета. Но опытный летчик скользнул на крыло…

Амет добавил газу, и крылья двух самолетов схлестнулись, как мечи. Мгновенно отлетели и закувыркались в воздухе обе консоли. А самолеты вздыбились сперва навстречу один другому и повалились вниз, закрутились штопором к земле.

Амет выпрыгнул. От «юнкерса» тоже отделились два парашютиста.

Таран был расценен как героический акт, и председатель комитета обороны Ярославля вручил Амет-Хану орден Ленина и именные часы.

А в городе для поднятия духа рабочих и защитников на площади выставили подбитый «юнкерс». Рядом красовался

портрет героя, совершившего подвиг.

В этот период Амет-Хан вступил в партию.

Когда под Воронежем начались ожесточенные бои, Амета перебросили туда.

Немцы подошли к Сталинграду, имея решающее господство в воздухе. Для защиты Сталинграда был срочно сформирован полк советских асов. В него попали летчики, сбившие не менее десяти самолетов, и Амет. Ему зачли таран.

Здесь, под Сталинградом, вместе с лучшими летчиками-истребителями Амет отражает бесконечные воздушные атаки фашистов.

В те суровые для страны дни был отдан приказ не терять ни одного нашего бомбардировщика, обеспечивая их защиту с воздуха истребителями любой ценой. Но каково было выполнять этот приказ при господстве в воздухе авиации немцев?!

В один из таких труднейших боевых дней Амет вылетел на сопровождение бомбардировщиков и тут же обнаружил, что на его истребителе не убралось шасси…

Как быть?

Если вернуться — за то, что бросил бомбардировщики, идущие на боевое задание, будут судить. Если лететь — собьют враги!

На войне как на войне.

И он полетел за линию фронта, сопровождая и защищая свои самолеты с неубранным шасси.

К счастью, все обошлось для него благополучно. Принимать в таком виде бой с надеждой на успех он, естественно, не мог. Но товарищи помогли ему.

И только после войны в разговоре с Аметом его бывший механик признался:

— А ведь это я тогда был виноват, что не убралось у тебя шасси… Я не включил тумблер… Включил его, когда ты прилетел, а то, пожалуй, не поздоровилось бы мне за эту оплошность.

Амет зарделся в гневе, вспомнив тот день, случайно не стоивший ему жизни, но дело было старое, плюнул, даже ругаться не стал.

Они стояли под Батайском, где завязался важнейший узел боевых действий. Командир эскадрильи Амет-Хан Султан рвался в бой, а его не пускали, сохраняя в резерве.

И вот однажды их подняли в воздух по тревоге и затем дали по радио команду идти в сторону Крыма.

Эскадрилья прошла немного над Азовским морем, и вдруг Амет увидел несметную стаю птиц. Но тут же вспомнил, что

время-то неперелетное. То шли на север немецкие бомбардировщики. И было их так много, что летчик сперва принял их за птиц.

Впереди «стаи» летел совершенно белый самолет. Так и выглядел белой вороной среди черных. "Бомбардировщик командира!" — решил Амет и первым бросился на него. Атака оказалась ястребиной: с крутым снижением на большой скорости Амет прошмыгнул за хвостом белого самолета, успев с дистанции от ста до пятидесяти метров выпустить по нему короткую очередь из всех стволов. Белый бомбардировщик мгновенно вспыхнул. Несколько секунд он еще пытался идти в строю, но пламя подобралось к кабине, и, предпочитая утонуть, чем изжариться немедленно, летчики посыпались из огня. В следующий миг на горящий самолет будто кто уронил ослепительную, как термит, кляксу…

Истребитель МиГ-3. Великая Отечественная война.

Картина эта не могла не произвести ошеломляющего впечатления: вражеские самолеты, что были ближе к ведущему, отбросило взрывной волной, и они шарахнулись по сторонам. Это привело к всеобщему замешательству, и огромный строй самолетов рассыпался. Бомбы попадали в море…

Бедные, бедные рыбы! Они тоже познали ужасы войны: сколько их плавало в тот день на много миль вокруг, поблескивая белыми животами!..

Летчикам эскадрильи Амет-Хана удалось сбить тогда шесть бомбардировщиков врага. Лично Амет сбил три самолета.

Под Ростовом Амет-Хан сбил два немецких истребители на глазах командующего воздушной армией генерала Хрюкина. Командующий тут же вызвал к себе Амета, расцеловал его

троекратно по-русски и представил к боевому ордену.

К моменту разворота нашего контрнаступления под Сталинградом Амет-Хан был удостоен звания Героя. У него было уже пятнадцать сбитых вражеских самолетов.

Однажды фашистам все же удалось сбить самолет Султана. Он выпрыгнул и приземлился с парашютом прямо на линии фронта: на нейтральной зоне, между окопами нашими и немцев.

Бог мой! Что тут началось!.. Каждой стороне хотелось заполучить летчика!

Видя такую обстановку, наши артиллеристы открыли по немецким позициям жестокий шрапнельный огонь и заставили на время присмирeть их пехоту. Султан воспользовался этим и сумел выползти к нашим окопам.

Тяжелыми для наших летчиков-истребителей оказались бои за освобождение Севастополя. Им приходилось выполнять по нескольку боевых вылетов в день. Султан так исхудал, что друзья шутили: "Тебя и пули не берут, потому что ты кащей бессмертный!"

Но причина неуязвимости Султана была в умении увидеть врага раньше, чем он его заметит сам, в умении атаковать стремительно и точно стрелять с близкой дистанции короткими очередями.

Бывало и так, что сбитые вместе с напарником самолеты Амет записывал напарнику, чтоб у того было побольше личных побед.

Пятого мая 1945 года состоялся последний — 603-й боевой вылет Амет-Хана Султана и его последний воздушный бой.

Бой длился долго. Противник попался опытнейший. В конце концов Амет зашел неприятелю в хвост и поджег его. Фашистский ас-полковник выбросился с парашютом.

Попав в плен, он попросил показать ему того, кто его сбил.

— Не может быть!.. Такой маленький! — изумился вражеский ас.

За войну Амет лично сбил тридцать самолетов врага, и еще девятнадцать было сбито им в группе с другими летчиками.

В июле 1945 года Амет-Хан Султан был удостоен звания дважды Героя Советского Союза. В полку, где он воевал, таким образом, стало четыре дважды Героя и двадцать четыре Героя Советского Союза.

Дальний бомбардировщик Ил-4, участник Великой Отечественной войны. 1943 год.

Амет погиб 1 февраля 1971 года на летающей лаборатории при испытании мощного двигателя. Но двигатель, строго говоря, здесь ни при чем. Так уж трагически осложнилась обстановка… Не поднимается у меня пока рука описать это ошарашившее всех нас происшествие… У каждого по-своему был в сердце Амет-Хан, и два дня мы между собой старались поменьше разговаривать. Трудно было поверить в гибель этого редкостной отваги, исключительного летного уменья и мудрой осмотрительности человека. Но похороны убеждают, ставят точку.

Прощаться с Амет-Ханом съехалось много родственников и земляков. Амет высоко чтил свои родные места — Алупку в Крыму, где он родился, где жили его мать и отец, где он вырос, стал мужественным, смелым, и край его отца и дедов — Дагестан.

Вспомнилось, как в празднование пятидесятилетия Дагестана Амет-Хан был приглашен почетным гостем республики, как седой старик вел под уздцы белого коня, на котором наш летчик-испытатель въезжал в родной аул своих предков.

Оглядываясь теперь назад, на весь двадцатипятилетний испытательный послевоенный труд Амет-Хана, хочу сказать, что, очевидно, не было у нас такой работы, к которой так или иначе не прикоснулся бы Султан…

Вот я поднимаюсь по узкой лестнице на второй этаж командно-диспетчерского пункта, иду в летную комнату, смотрю на стертые ступени и живо представляю, как по ним взбегает сперва подвижной, черноволосый Султан "послевоенного образца": в синих широченных галифе, в защитной гимнастерке… Я попадаюсь ему навстречу и вижу, что он держится по своему обыкновению левой рукой за скулу.

— Что, Султан?

— Да зуб, понимаешь, болит, черт его возьми…

— К врачу бы, — советую ему.

— Боюсь, когда сверлят…

Потом проходит двадцать пять лет, и он по меньшей мере десять тысяч раз взбегает по этой лестнице в летную комнату… Его башмаки снимают за это время какой-то слой камня со ступеней… Время меняет и его облик: куда девалась роскошная, черная как смоль вьющаяся шевелюра?.. Куда девались широченные, как Севастопольская бухта, галифе?..

Но что же он наращивал за это время?

С появлением наших первых боевых реактивных самолетов Амет вместе со всеми летчиками неизменно участвовал в расширении и совершенствовании их боевых качеств. В каждом самолете была крупица и его труда.

Мне лично памятна совместная с Султаном работа по исследованию и совершенствованию первой отечественной автоматической системы заправки самолетов горючим в воздухе. Мы тогда летали в паре с Аметом на самолетах ТУ-2, ТУ-4 и ЯК-15.

В 1952 году за участие в сложнейших испытаниях самолетов-снарядов, за проявленную при этом исключительную выдержку и находчивость Султан был удостоен звания лауреата Сталинской премии…

Что же случилось у него при этих испытаниях?

Он находился в крошечном, почти без крыльев, летательном аппарате, и вместе с авиаматкой они набирали высоту. Как в лапах коршуна, малютка выглядела желтеньким цыпленком под крылом огромного четырехмоторного самолета-носителя.

В силу каких-то уж там обстоятельств — теперь не разберешься — Султана отцепили раньше времени, когда он еще не успел запустить свой двигатель. Естественно, началось самое элементарное падение, во время которого Амет продолжал пытаться запустить движок. И запустил… у самой земли. Это и позволило ему приземлиться вполне удачно, правда, на отчаянной скорости и после резкого снижения… Очевидно, наблюдавшие уже приготовились к худшему, потому что с минуту не могли ни "включить в движение ноги", ни проронить ни слова.

В середине пятидесятых годов, мне помнится, Амет блестяще провел испытание совершенно нового экспериментального самолета необычной схемы. Этот самолет вместо шасси имел сбрасываемую тележку и посадочную лыжу. Два его двигателя были установлены весьма непривычно — на концах очень тонкого ромбовидного крыла. И профиль этого крыла был необычный: заостренный в равной мере и с передней и с задней кромки, как клинок кинжала.

В исследованиях невесомости, в испытаниях многих опытных

двигателей осталась часть огромного труда нашего незабвенного Амета.

Теперь уже я и сам очень редко вижу ту лестницу, что ведет на второй этаж в **летную комнату**. На стене ее — портрет Султана. Жесткими своими глазами он буравит меня. "Брось, Султан, — думаю, — ты ведь не таким был совсем! Это тебя испортил сухой фотограф".

Как часто я видел тебя сосредоточенно играющим в шахматы. Видел вдруг заразительно смеющимся, веселым, чутким и простым. И не было у тебя никакой этой суровой внешности. Ну разве что иногда ты прятал под ней свою удивительную скромность.

Мне рисуется какая-то наша, может быть, последняя встреча. Это было во дворе напротив нашего дома. Ты, как всегда, потянулся левой рукой к скуле.

— Привет, Султан!

— Здоров, Игорь!

— Ко мне приезжал вчера Женя-Ваня… Говорили о тебе. Он рассказывал, что на Калининском фронте, где он воевал, среди летчиков о тебе ходили прямо легенды…

— Ой трепачи!.. Женька — отличный боец и летчик, здорово воевал, но… тоже трепач!.. Однажды лежу я на верхней койке в землянке, и никто из вошедших летчиков меня не заметил. И тут я послушал, что про меня насочиняли… Настоящие сказки про серых волков и Иванушку-дурачка! Ой трепачи!..

Султан зашипел в смехе как-то по-своему, по-особенному.

— А ты все за скулу держишься? — рассмеялся я.

— Понимаешь… Зуб, проклятый, болит…

— Сам ты трепач, Султан! Знаю я теперь эти штуки. Привык под левым локтем прятать свои Золотые Звезды!.. Кто этого теперь не знает?

— Ты прав, дурацкая привычка. И не думаю ни о чем, а получается так… Ребята тут меня чуть не избили: говорят, гордиться ты должен ими, а не прятать!.. Да я и не прячу, клянусь! Само так получается…

8. Стечение обстоятельств

И снова мы заглянем в летную комнату на командно-диспетчерском пункте, ибо здесь нам предстоит познакомиться еще с одним героем книги.

Это уже было в пятьдесят восьмом, в хмурый осенний день перед обедом. Кто-то из обитателей летной комнаты, стоявших у

окна, вдруг шумно распахнул его настежь и заорал вниз:

— Э-ге-ге! Рафаил Иванович! Чиф-пайлот, привет! Будь другом, заверни к нам, порадуй!

Рафаил Капрэлян остановился, широко расставив ноги. В шляпе, надвинутой на лоб (по привычке, чтоб крепко держалась на ветру), секунд десять смотрел снизу вверх на распахнутое окно, на парней, рискующих в ажиотаже вывалиться со второго этажа, и его острые, умные глаза улыбались им.

Рафаил постоял недвижно, потом, как разогретый скандированием публики актер, шеф-пилот вертолетчиков двинулся к двери командного пункта.

В летной комнате еще громче загалдели. Двое бросились в коридор и, когда гость появился, подхватили его под руки и шумно, весело ввели в летную комнату, чтоб усадить в кресло.

Важничая и отнюдь не скрывая этого, он здоровался с друзьями и с теми, кто только еще начинал испытательную карьеру, и всех одаривал своей какой-то подзадоривающей улыбкой, будто говорящей: "Ну, брат, иж и з н ь! Такая бездна интересного вокруг творится!.."

Летчики стали канючить:

— Ну, Рафик… Расскажи что-нибудь за жизнь… Расскажи…

А он, как видно набивая себе цену, посерьезнел вдруг:

— Да некогда трепаться, друзья, ждут меня в вертолетной лаборатории… Да и вам скоро вылетать.

Он встал, подошел к окну и привычно взглянул вдаль.

— Смотрите-ка, колокольня вот-вот проглянет.

Колокольня на бугре за рекой была хорошо знакома Капрэляну. После окончания войны он пришел к нам в институт боевым летчиком и стал летчиком-испытателем. И тут-то у него, как и у всех нас, выработалась привычка, подходя к окну в летной комнате, искать глазами колокольню, чтоб оценить по тому, как она видна, состояние погоды.

Да, летная комната была в то время его вторым домом.

Опытный инженер-летчик — к слову, чуть ли не первый инженер в тридцатые годы среди линейных летчиков Гражданского воздушного флота, — Рафаил Иванович и на опытном аэродроме очень скоро проявил себя незаурядным испытателем. Его способности выявились в период, как мы называли, эпопеи испытаний и доводок первых стратегических бомбардировщиков ТУ-4. Здесь его исключительный опыт «слепых» и ночных полетов оказал немалую услугу промышленности при испытании этих машин на максимальную дальность в самых сложных условиях погоды.

Потом от нас стали перебрасывать летчиков-испытателей на

укрепление промышленности, и Рафаила тоже кинули на один из авиазаводов. Случилось так, что авиазавод, куда он прибыл работать, выпускал тогда больше троллейбусов, чем самолетов, и Рафаилу пришлось испытывать и эти хотя и нужные людям, но вовсе не летающие машины.

Тут-то Капрэляна и приметил Михаил Леонтьевич Миль и пригласил работать к себе на фирму. Так Рафаил Иванович Капрэлян стал шеф-пилотом, испытателем многих милевских вертолетов.

Вначале он вместе со Всеволодом Владимировичем Виницким испытывал и доводил первый многоцелевой, самый распространенный и поныне вертолет МИ-4. На нем в 1956 году Капрэлян установил международный рекорд высоты с грузом в две тонны.

Впоследствии, испытав уже полностью по всей программе такие тяжелые вертолеты, как вертолет-гигант МИ-6 и вертолет-кран МИ-10, Капрэлян установил на них еще семь международных рекордов.

Не меньшая заслуга Рафаила Ивановича и в воспитании целой плеяды грамотных и способных испытателей-вертолетчиков. Позволю себе сказать, он создал свою школу. И здесь, как мне представляется, сказалось его завидное умение объединять вокруг себя людей.

Это умение он еще раз продемонстрировал, когда заглянул к нам в летную комнату.

— Брось, Рафик, расскажи… — потянулись к нему летчики.

— Что рассказать?! Про бельгийскую королеву разве?

Он закашлялся, засмеялся шумно. И, прерывая с усилием свой не то смех, не то кашель, заговорил вдруг громко, почти на крике:

— Рассказать о ее беседе с радистом нашим из одного экипажа? Она с ними летала по Союзу…

— Ай Рафик, ну молодчина! Давай про королеву!

— Ладно, слушайте… Елизавета, королева бельгийская, была у нас гостьей и летала по городам. Сидя в салоне самолета, не раз видела проходивших мимо в пилотскую кабину летчиков. Однажды обратилась к одному из них:

"Извините, молодой человек, вы летчик?"

"Нет, увы, ваше величество, я только радист", — бодро ответил тот.

"И никогда не унывающий, как я вижу", — улыбнулась королева, продолжая разглядывать его с интересом.

"Вы не ошиблись, мадам!" — щелкнул радист каблуками.

"Право, мне неловко… Но, в сущности, я женщина и не в

силах справиться с любопытством…"

"Рад буду ответить на любой ваш вопрос".

"Благодарю вас. Объясните, пожалуйста… В вашем экипаже все джентльмены крепкие, плотные, и только вы такой…"

"Худющий, хотите вы сказать?" — весело подхватил он.

"Я хотела сказать мягче — сухощавый".

"Ваше величество, не смею скрыть от вас истину: справные петухи жирными не бывают!"

Слушавшие Капрэляна расхохотались, а он щелкнул зажигалкой и осветил деловито застывшее лицо.

— Ну а королева-то что? — спросил кто-то из обитателей летной комнаты.

— Королева?.. Кхе-е. Королева, говорят, позабыв приличествующие августейшей особе сдержанность и манерность, расхохоталась до слез, как обыкновенная работница прядильной фабрики или студентка гуманитарного вуза. Все причитала, что никогда так не смеялась раньше.

Щелкнул динамик, и диспетчер Бобров известил, что идет просвет, назвал фамилии тех, кому готовиться в полет. Несколько человек двинулись одеваться, а Капрэлян спустился вниз и пошел своей дорогой, шагая неторопливо и степенно по бетонным плитам вдоль линии ангаров.

Я долго смотрел ему вслед и думал о том, что этому упорному человеку судьба постоянно задает сложные задачки.

При испытании ТУ-4 в 1949 году у всех у нас были те или иные острые моменты. У Капрэляна, например, однажды, когда он возвращался из зоны к аэродрому, не выпустилась правая нога шасси. Что там они ни делали, как ни старался опытный бортинженер Николай Ильич Филизон, ничего не получилось — шасси так и осталось однобоким.

Посовещавшись на борту, Капрэлян доложил земле, что принято решение часть экипажа выбросить на парашютах и садиться на левую и переднюю ноги шасси. Земля долгое время молчала, а он тем временем вырабатывал бензин, чтобы облегчить самолет. Наконец после консультаций с руководством земля ответила: "Поступать так, как считаете нужным".

Когда дошло до сброса экипажа, выяснилось, что среди специалистов на борту оказались люди совсем не молодые. Они взмолились: "И сердце-то больное, и дети дома плачут!" Тогда Капрэлян махнул рукой: "Ладно, бог с вами, беру всю ответственность на себя: оставайтесь на борту, будем садиться вместе. Надеюсь, уцелеем".

Посадка с убранной правой тележкой колес была выполнена Капрэляном превосходно и произвела тогда на нас большое

впечатление. Из экипажа в 12 человек никто не пострадал, а самолет получил столь незначительные повреждения, что через день был уже полностью готов к полетам.

Значение этой машины для страны тогда было огромно, и командира экипажа хотели сперва представить к званию Героя. Но, пока готовились бумаги, впечатление от свершенного несколько сгладилось. Капрэлян был награжден орденом Ленина. Второй пилот получил награду поменьше.

И только через многие годы я узнал любопытную подробность. Оказывается, летавший тогда с Капрэляном второй летчик категорически не согласился с его решением садиться на одну левую и переднюю ноги и предлагал садиться на «брюхо», что, как он считал, для экипажа безопасней, хотя и приведет к разрушению самолета (ТУ-4 был хрупкой, нежной машиной).

Когда земля санкционировала решение Капрэляна, второй летчик, оставаясь при своем мнении, сложил руки на груди и в дальнейшем ходе событий принимать участие отказался.

А кончилось все наилучшим образом. Вот здесь-то второй пилот и понял, что просчитался. Он убедил Капрэляна не "поднимать бузы". Рафаил Иванович махнул рукой, сказал: "Пусть это дело будет на твоей совести".

В пятидесятые годы, уже работая у Миля, Капрэлян первым занялся отработкой методики подъема вертолетом на висении железобетонных столбов при установке опор линий электропередачи. При одной из таких манипуляций, чтоб навести комель столба в подготовленную яму, пришлось экстренно отцепить столб весом свыше тонны, и вертолет вдруг, запрокинув нос вертикально, взмыл метров на пятьдесят и затем стал падать, не подчиняясь воле летчика.

Все наблюдавшие с земли приготовились к удару. Но метрах в трех от земли Капрэляну удалось воспользоваться приобретенной в падении скоростью и выхватить почти неуправляемую машину из угла. Однако на этом дело не кончилось. Разбалансированный вертолет проделал еще целую синусоиду таких взмываний и падений, находясь на грани катастрофы.

Все же Капрэляну удалось благополучно приземлиться. Люди, видевшие весь этот «цирк», не сразу пришли в себя. И только оператор кинохроники — он полагал, что все идет как надо, — все это время ни на секунду не прервал съемку.

Михаил Леонтьевич Миль не присутствовал при этом происшествии. Но когда проявленную ленту стали просматривать, Милю, человеку впечатлительному и с больным сердцем, стало дурно, и пришлось оказать ему медицинскую

помощь.

Вот так, глядя вслед уходящему Капрэляну, я вспоминал какие-то фрагменты из его испытательской жизни, о которой он нам не раз рассказывал в летной комнате. Постепенно мое воображение и память унесли меня очень далеко во времени.

Первый свой дерзкий боевой полет в глубокий тыл врага Рафаил выполнилил в ночь на первое августа 1941 года, поднявшись с Центрального аэродрома на Ходынке. В путь он отправился на специально оборудованном дополнительными бензобаками транспортном двухмоторном ЛИ-2. Уже через два часа полета, удачно маневрируя между снопами разрывов зенитных снарядов, он пересек линию фронта и, стараясь обходить крупные узловые пункты, продолжал углубляться в тыл немцев, пока не достиг района Варшавы. Тут, в условленном заранее месте, он и сбросил трех парашютистов. Покружившись, пока они сообщили, что приземлились благополучно и приступают к выполнению задания, Рафаил направил свой самолет на восток.

Утром, когда он благополучно приземлился на Ходынке, их уже ждал генерал, который и вручил всему экипажу первые награды за выполнение важного боевого задания.

По приказу командования тогда за 15 таких полетов — к Вене, Праге, Будапешту, Варшаве и другим городам Европы — командир корабля, успешно выполнивший их, удостаивался звания Героя Советского Союза. В течение осени — зимы 1941/42 года Капрэлян выполнил 14 таких полетов. При выполнении 15-го, когда офицер, провожавший Капрэляна, намекнул ему, что уже видит на его груди блеск золотых лучей, — увы! — счастье изменило отважному экипажу.

Однако попробую рассказать об этом злополучном полете и его последствиях несколько подробней.

25 января 1942 года они прилетели из Москвы в Тбилиси. С ними сюда специально прибыл сопровождавший их подполковник Михаил Иванович Коконин. На него возлагалось обеспечение предстоящего полета радиосвязью.

Днем все дела были улажены, и вечером вместе с Кокониным Капрэлян отправился на симфонический концерт. На другой день, оставив Коконина в Тбилиси, Капрэлян вылетел в Краснодар, откуда и намеревался сделать грандиозный по тому времени бросок через Черное море к Бухаресту и обратно.

Три дня стояла ужаснейшая погода. Наконец 28 января наметилось относительное улучшение, и было решено идти в ночь.

Темная ночь, снег слепит глаза, уже час лежат в снегу

курсанты летного училища, готовые включить по ракете карманные фонарики, чтоб образовать для Капрэляна световой пунктир длиной в два с половиной километра, Но машина словно чует недоброе — не хочет выруливать, застряла в снежном перемете!

Наконец рев моторов известил, что Капрэлян пошел. А три минуты спустя его уже не было слышно, над летным полем шумел лишь ветер.

Через несколько часов полета в чернильной темноте ночи — ни одной звездочки на небе, ни одного огонька ни на море, ни на земле — они посредством радиопеленгирования определили, что достигли первой точки назначения у Тирасполя. Здесь они сбросили на парашютах в тыл врага трех парней. Дальше предстояло идти над горной местностью к Бухаресту.

Еще через сорок минут Рафаил убедился, что, прижатый сверху облаками, ни на метр больше не может снизиться без риска врезаться в горы. Тут он вышел в салон и заговорил о сложившейся обстановке с красивой молодой разведчицей, которую предстояло выбросить над горами. К его немалому удивлению, она, как на рауте, одарила его обворожительной улыбкой и сказала:

— Командир, дайте мне поточнее координаты, и я согласна прыгать прямо из облаков хоть черту в пасть!

С ней был молодой офицер-румын, не говоривший по-русски. Еще через пять минут Рафаил обернулся со своего места за штурвалом, дал знак приготовиться. Механик открыл дверь, инструктор-парашютист поправил на них парашюты и что-то сказал им. Потом Рафаил дал знак: время!.. Пошли!

Разведчица подошла первой к черноте дверного проема, и у Рафаила защемило сердце, когда она вдруг обернулась и послала ему воздушный поцелуй… И тут же ринулась во тьму. За ней последовал румын.

Механик хотел было взглянуть им вслед, но, ничего не увидев, мрачно затворил дверь. Все на борту надолго притихли, только ровно гудели моторы, и дребезжали листы обшивки кое-где, резонируя от винтов. Самолет развернулся на обратный курс.

В следующий час полета в облаках они заметили, что самолет обледеневает. На ЛИ-2 тогда еще не было антиобледенителей ни на крыльях, ни на пропеллерах. Рафаил решил попробовать пробиться выше облаков. Но после длительных трудов, достигнув высоты четыре с половиной тысячи метров, он понял, что самолет выше не пойдет и толщу облаков им не пробить. И тут в наушники к нему ворвался резкий голос радиста Рябушкина:

— Командир, антенна обледенела и оборвалась. Радиосвязи

лишились напрочь!

Между тем самолет стал снижаться, хотя моторы и работали на полной мощности. Бугристые корки льда на лобовых частях крыльев, хвостового оперения и фюзеляжа будлражили обтекание, перетяжеляли самолет, лишали его летучести. Все шесть человек на борту понимали остроту положения, и все молчали.

В полете ночью, в облаках, когда летчик не видит естественного горизонта, его заменяет чуткая визирная планочка очень важного прибора — авиагоризонта. Устроенный на принципе жироскопического эффекта, авиагоризонт действует так, что, как бы ни наклонялся самолет, визирная планка на шкале прибора стремится сохранить горизонтальное положение. В "слепом полете", правда, летчику часто кажется, что не самолет кренится, а эта самая планка авиагоризонта. Однако, понимая, что горизонталь планки так же устойчива, как и горизонт земли, летчик по ней выравнивает наклонения самолета и крены, а когда нужно, производит с креном развороты.

Не сводя глаз с планки авиагоризонта, Капрэлян двигал штурвалом. Автопилоту в этой обстановке доверять было нельзя, и его просто выключили. Второй пилот и штурман Георгий Авалиани, сидя за правым штурвалом, помогал Капрэляну и всматривался во тьму за бортом, стремясь заметить хоть пятнышко мелькнувшей земли. Рафаил искоса ловил иногда взгляд Авалиани, но видел в глазах его только одно: "Земли не видно, под нами облака".

Механик Гусев, стоя у центрального пульта между летчиками, то и дело двигал рычаги шага винтов. Моторы в ответ взвывали высоким тоном, и по резонирующей обшивке кабины яростно колотили куски льда с пропеллеров.

Когда по альтиметру высоты осталось всего 150 метров,[6] а скорость снизилась настолько, что самолет вяло слушался рулей, Рафаил сказал механику:

— Гусев, взгляни, друг, на крылья…

Тот шагнул назад, подсветил фонарем и, вернувшись на место, склонился к уху командира:

— Хана, Рафаил Иванович!.. Льда на кромках сантиметров на пятнадцать.

Рафаил ничего не ответил, будто не расслышал. С мрачным упорством продолжал "гнуть рога" штурвала влево-вправо, подравнивая самолет к планке авиагоризонта. Вдруг он увидел, как эта планка ни с того ни с сего резко опрокинулась навзничь. Он сперва сделал было рефлекторное движение штурвалом ей вслед, но тут же понял: это всё — отказал авиагоризонт, утрачена

последняя точка опоры…

Он почувствовал, как к голове резко прилила кровь.

Последние события воспринялись им как во сне. Сперва откуда-то сверху, чуть ли не с неба, на них навалился мрак земли. Летчик успел резко толкнуть на полный ход педаль руля поворотов и… сжался в ком. Так ему, во всяком случае, показалось. И тут последовал удар.

Грохот разламывающегося самолета воспринялся на удивление мягко, приглушенно, будто на расстоянии. Пилот притаился и ждал наступления смерти. В какой-то момент показалось, будто он воспаряется над хаосом рваного металла. Но прошло время, и он стал ощупывать себя. Сперва крайне нерешительно, потом смелее пошевелил ногами и вскоре, к немалому своему удивлению, убедился, что не только жив, но и невредим.

Потом он услышал стон Авалиани, и это окончательно привело его сознание к реальности происходящего.

— Кто-нибудь есть из живых?! — крикнул Рафаил, вставая.

— Я! — бодро отозвался из темноты Гусев.

— И я, Рябушкин! — громыхая металлом, как на свалке, заорал радист.

— Рафаил Иванович, жив, значит?.. Дай обнять, — приблизился к нему механик.

— Постой, фонарь дай, тут Авалиани стонет… Георгий Михайлович, ты в сознании?

Авалиани попытался что-то пробормотать, но сорвался на стон.

В авиации тоже, оказывается, бывают чудеса. Во всяком случае, то, что в этой страшной катастрофе все шесть человек из экипажа неуправляемого самолета оказались живы, можно без малейшей натяжки считатьч у д о м.

Весь остаток ночи трое не получивших серьезных повреждений людей оказывали посильную помощь трем тяжелораненым. А когда рассвело, они увидели и ужаснулись, до какой степени был разрушен их самолет. Достаточно сказать, что один мотор отлетел вперед метров на двадцать, другой — и того больше.

Осмотрелись. Упали они на поле. Километрах в двух от них виднелась большая украинская деревня — крыши под соломой. Вскоре к ним оттуда направился целый обоз в несколько саней… Башенный крупнокалиберный пулемет на самолете оказался погнутым, и Капрэлян приказал механику и радисту приготовиться к отпору с пистолетами в руках, укрывшись за моторами. Но с передних саней стали размахивать красным

лоскутом, а потом и кричать по-украински что они свои, партизаны. И трое измученных летчиков со слезами радости на глазах бросились своим в объятия.

Но какое вероломство ожидало их!

Лишь только летчики опустили в карманы пистолеты, те, что назвались партизанами, накинулись на них, скрутили руки и опрокинули в одни сани. Троих тяжелораненых бросили во вторые.

Потом, уже в пути, из издевок конвоиров стало ясно, что схватили их не партизаны, а наймиты фашистов — полицаи, и везут их в Апостолово, за двенадцать верст, чтобы сдать в немецкую комендатуру, а там уже с них "сдерут шкуру как полагается, чтоб заговорили".

Летчиков бросили в тюрьму по разным камерам. Начались бесконечные допросы. Но недели через две, сопоставляя вопросы коменданта, Капрэлян понял, что никто из экипажа не проговорился, не отошел от условленной версии, что полет их был предпринят исключительно для сбрасывания листовок.

На вопросы военного характера сам Капрэлян отвечать сразу же категорически отказался. Относительно экипажа заявил, что люди они гражданские, летавшие на линиях воздушных сообщений, мобилизованные в начале войны и потому ни в какие военные секреты не посвященные.

Так же, очевидно, отвечали и другие. За три недели коменданту это надоело, и он предписал выслать их в концлагерь на Темводе.

Дистрофия в этом концлагере съедала человека физически. Но пуще голода была неизвестность: как там, на Родине, есть ли еще надежда?

Апатия умерщвляла в узниках дух сопротивления, веру в победу своего народа. Впадая в отчаяние, многие искали себе смерти, сходили с ума.

В этой обстановке не потерять себя могли лишь люди исключительной духовной силы. Среди таких оказался и Капрэлян.

Мало того, что сам Рафаил держался стойко, он бодростью и верой своей делился с теми, кто был рядом в бараке. Здесь и проявились незаурядные способности Капрэляна объединять вокруг себя людей, уменье согревать их сердца.

Однажды Рафаил сказал своим соседям по бараку:

— Друзья, дух сопротивления крепнет не от лишней корки хлеба… Люди истомились здесь по нравственной поддержке. Правдивое, ободряющее человеческое слово необходимо им, как ковш студеной родниковой воды страдающим от жажды в

пустыне.

— Слова все… Что ты предлагаешь?

— А вот что: давайте создадим "живую газету".

— Как это?

Капрэлян взглянул на нары… Он увидел, как в усталых, потухших глазах вспыхнули искорки любопытства.

— Как?.. Подберем толковых редакторов, чтецов, кто звучно говорит, умеет прочесть стихи…

— Так-то оно так… А где брать информацию?

— По крохам собирать! Когда бываем на работах в городе — из разговоров с населением. Кое-кто из жителей слушает радио — можно будет добывать даже сводки Совинформбюро…

Посыпались предложения:

— Не забудьте о событиях в мире… Как там насчет второго фронта?

— К черту второй фронт!.. Трепотня одна…

— Побольше раздел лагерной жизни.

— Ага! Происшествия всякие… Кому как удалось бежать!

— В порядке обмена опытом, что ли?

— А как же. Это дело…

— Еще, чтоб едко, озорно подавался материал. Надо расшевелить людей.

Капрэлян улыбнулся:

— Увидите, как расшевелим — затанцуют!

— Раф, предлагаю тебя в редколлегию главным, а ты подбирай кого надо. Как, братва?

— Факт, Капрэляна главным!

— Ладно, идет, — согласился он и тут же обернулся настороженно: — Стоп, тишина… Охранник на подходе! — И уже совсем тихо добавил:

— Итак, первый номер выйдет через неделю.

"Живая" газета успешно работала несколько месяцев, до первого их побега. А о побеге задумались сразу же. Но долгое время возможностей для этого не было. Только в июне, когда их отправили эшелоном в Германию, Рафаилу с группой товарищей удалось на ходу поезда выпрыгнуть из окошка товарного вагона. Дело было ночью, оконце, как известно, под самой крышей, и, чтобы не разбиться насмерть, бросаясь во тьму, приходилось приспускаться по жгуту из связанных портянок.

Увы!.. Утро застало их в поле. Под наблюдением немцев там велись полевые работы. Беглецов поймали и вернули в концлагерь. Заточили в карцер. Пришлось испытать и психологическую обработку, побывав в камере смертников. В карцере Капрэлян потерял треть своего веса — 23 килограмма и

уже всерьез подумывал, что, если теперь и представится случай, вряд ли он им воспользуется — сил не хватит убежать. Но когда летчика выпустили из карцера, друзья, отрывая крохи от своего жалкого пайка, подкрепили его, как могли.

И вот снова их вывели из концлагеря, построили в длиннющую колонну и повели к железной дороге. Шагая, Капрэлян видел перед собой спины товарищей с намалеванными несмываемой краской буквами «S»: "Строжайший режим!"

Рафаил смотрел на июльские — розовые с синей поволокой — облака, на призывное до боли в сердце небо, и наплыло нестерпимое желание спеть песню.

— Какую? — спросил сосед.

— Да хоть бы эту… "Смело, товарищи, в ногу!.."Ее знают все.

— Давай.

Они запели. Негромко сперва, нащупывая тональность, как зыбкую почву под ногами. Песню подхватили спереди и сзади, голоса становились все громче, и песня покатилась по колонне.

Охранники не поняли сперва, о чем они поют. Маршевый ритм песни заставил и немцев чеканить шаг. Это продолжалось, пока люди, стоявшие у заборов, не стали выкрикивать слова явного сочувствия. Тогда офицер, обозлившись, приказал прекратить пение.

Потом они шли вдоль эшелона. Вагоны в нем оказались бельгийские, и это радовало — стенки в них из тонких досок. Но каждый вагон имел тормозную площадку, и на них стояли автоматчики.

Что касается надписей на дверях, они не произвели на военнопленных впечатления: тогда еще мало кто знал смысл слова «Майданек».

Распределив по группам, их заставили раздеться догола и в пяти метрах перед строем сложить свои пожитки. Прикрываясь руками, униженные, уродливые в своей страшной худобе, они мрачно глядели, как охранники роются в их одежде, прощупывая каждую складку. Казалось, тут не утаиться и булавке. Но вот Рафаил увидел, как солдат, приподняв белье его соседа, заметил под ним сложенный вчетверо кусок газеты. Видно, борясь с собой: "Поднять — не поднять?", немец медлил. Спину летчика перетряхнул нервический холодок: "Ну, держись, сейчас начнется!" Немец, однако, метнул взгляд по сторонам, и, заметив, что рядом своих нет, бросил на газету белье и равнодушно отошел.

"Вот те на! — прошептал Капрэлян. — Неужели и среди этих есть нам сочувствующие?!"

Сосед вместо ответа тяжело перевел дух. Под газетой у него

был самодельный нож.

Когда поезд тронулся, Капрэляна избрали старшим по вагону, куда поместили одних летчиков. Первым его распоряжением было распределиться по пятеркам по принципу: кто кого лучше знает. И, в общем, быть осторожней, никакой болтовни о побегах не затевать.

На рассвете вторых суток пути, лишь только поезд остановился на большой станции, в вагонах услышали явный переполох среди охраны. Судя по крикам, яростной брани и беготне солдат вдоль вагонов, произошло что-то из ряда вон выходящее. Все затворники притиснулись к дощатым стенам вагона и старались уловить, в чем дело.

Но постепенно крики и топот ног стали замирать в отдалении.

В летчицком вагоне все напряженней вслушивались в тишину, то и дело шипя друг на друга и не давая никому проронить ни слова. От этого напряжение становилось еще более зловещим. Наконец кто-то из летунов не выдержал и брякнул:

— Пусть эти нары сделают подо мной двойную бочку, если там товарищи сегодня ночью не «подорвали» из хвостовых вагонов!

— Насчет бочки — не очень-то хотелось бы… А вообще ты, наверное, прав, — согласился другой.

Опять прислушались. И тут издали донесся звенящий стук молотка по бандажам колес.

— Вот и смазчик на подходе. Спросить бы?

— А что? Если не сука — скажет.

И в самом деле, молоток железнодорожника все ближе позвякивал двойными ударами по стали, и через некоторое время затворники услышали, как он стукнул по колесу под ними.

— Эй, рабочий человек, — притиснулся щекой к дощатой стенке Капрэлян, — будь другом, скажи, что там стряслось?

Смазчик сдвинул сперва крышку буксы, отчего она звонко громыхнула чугуном, и прогудел себе под нос:

— Там ваши хлопцы ходу дали… Проломили доски в полу — и айда!

— Как?.. На шпалы, между рельсами?.. На ходу поезда? — изумленно загалдели в вагоне.

Смазчик перешел к другому колесу.

— Та що?.. Мабудь, паровоз тянул в гору, а воны друг дружку спускали на руках, чтоб не долбануло осью по чуприне! Кхе, кхе…

Под ногами смазчика рассыпался щебень, и молоток уже стукнул по бандажу колеса следующего вагона.

— Вот те кнут, а коня нет! — присвистнул кто-то в летчицком

вагоне.

— Ай, сильны ребята! — подхватил другой, восторженный. — Нет, каково? Между рельс на шпалы — и поминай как звали! Эх, нам бы так?!

— Постой, постой! — возразил третий. — Это ж черт те что?! С боков — ножи, сверху — жернова, а под рожей — щебень и шпалы! Пустячки…

— Ерунда, зяблик, не дрейфь! Песочек будет под твоей рожей мяконький, речной. Или как пух ракушка…

— Ну а пол чем прогрызать станешь, зубами, что ли?

— И прогрызу, и прогрызу! Гнить с вами здесь не стану!

— Постойте, вы! — вмешался Капрэлян, прислушиваясь. — Ну так и есть…

Из отдаленных вагонов донеслись крики, вопли. Горький опыт концлагеря научил обитателей товарного вагона вычислять все обстоятельства в подобной обстановке, и ни у кого не возникло сомнения, что это охранники в бешеной злобе чинят расправу над теми, кто, струсив выпрыгнуть между рельсов на ходу, не поднял тревогу. Теперь надо было ожидать "профилактическую обработку ребер" и в остальных вагонах.

Вот когда выявились контрасты людских характеров. Одни уткнулись в нары и замерли недвижно. Другие, спустив ноги, вслушивались в крики, а глазами будто разглядывали причудливые узоры дерева на досках. Третьи повскакали с мест и стали метаться по вагону, словно их искусали клопы. Особенно проявил свой темперамент восторженный.

— Черт меня возьми, проклинаю себя за то, что я оказался с вами, а не с теми, в хвостовом вагоне! Киснете в этом гробу, как слизняки, и ждете порки?! Нет, с меня хватит. Я вгрызусь в глотку первому, кто приоткроет дверь!

— Ну и дурак! — гаркнул Капрэлян. Восторженный остановился. — Прострочат тебя, как на портах заплату, зубов стиснуть не успеешь!.. И других, как пить дать, из-за тебя недосчитаемся… Эк здорово придумал! Продемонстрируешь немцам свой кретинизм, всплеск секундного энтузиазма! Нет, пора показать им, что и в твоем котелке есть некое серое вещество. Жизнь ведь дана тебе, избраннику, из биллионов возможных комбинаций, когда ее мог получить кто-то из твоих бесчисленных братиков и сестриц, не появившихся на свет. Так цени же ее во что-нибудь, черт возьми, а не отхаркивайся ею по первому позыву. Ты, брат, покажи действием врагу свое духовное превосходство, свой ум; тогда он, может быть, собьется с толку и опустит руки. Вот тут лови момент, чтобы вцепиться в глотку!

Воцарилось молчание. Отчетливей стали слышны крики из

хвостовых вагонов. Кто-то из лежащих в углу на нарах спросил Капрэляна:

— А что ты предлагаешь?

— Я требую выдержки. Не наступило еще время действий. Поймите же вы наконец: у меня уже есть опыт, и я не намерен повторять ошибку. Здесь голая степь кругом, и немцы с овчарками их переловят, как кур в сарае… То-то же… Дошло?

— А сейчас что? Ждать, когда измордуют? — горько усмехнулся восторженный.

— А сейчас вот что, — Рафаил обвел всех взглядом. — Как только немцы ворвутся в дверь, всем по моей команде встать и замереть. Говорить буду я. Попробуем сыграть на психологии. Уверяю вас: человеческая психология — презанятнейшая штука!

Ждать пришлось некоторое время, и тогда они услышали топот сапог. С криками, не предвещавшими ничего доброго, немцы подбежали к вагону и чуть замешкались, открывая запор. Кто был в вагоне, сразу попрыгали с нар, приготовились к худшему, но за дверью их ждал несколько иной «сюрприз».

Вместе со скрежетаньем роликов по рельсу чрево теплушки вдруг озарилось таким ярчайшим светом, что глазам, привыкшим к полутьме, стало нестерпимо больно. Само солнце, будто перемахнув макушки тополей у станции, влетело прямо в проем двери и заметалось от лица к лицу, грея впалые щеки и заглядывая весело в прищуренные глаза.

И тут же, вслед за солнцем, в вагоне повеяло необыкновенной свежестью июльского рассвета. Вдыхая эту благодать, Капрэлян было подумал, что сама природа стремится укрепить их силы и преградить путь злу. Но эта мысль мелькнула и исчезла, ибо следующие секунды вернули его к действительности.

Словно для контраста, для напоминания, что рядом с жизнью — смерть, в дверной проем полезли сразу по трое серые фигуры с автоматами в руках. Вскакивая в вагон, они торопливо выстраивались у двери, как бы пытаясь заслонить солнце. А солнце словно озлилось и шпарило им в спины ярчайшими лучами. От касок и от сапог будто разлетались огненные искры, как при сварке. И тем контрастней, почти иссиня-черными, представлялись в этом подсвете их ненавистные силуэты.

За солдатами в вагон впрыгнул весьма свирепого вида рыжий лейтенант — начальник охраны. Капрэлян гаркнул: "Внимание!" — сделал шаг вперед и неожиданно сказал по немецки: "В вагоне тридцать три военнопленных пилота. Все налицо".

Охранник не без удивления уставился на летчика и медленно опустил резиновую палку. Несколько секунд они смотрели один на другого. Потом охранник зашагал по вагону, а ефрейтор стал

выкрикивать всех по списку. Проверив, козырнул: "Все здесь!" И тогда лейтенант, глядя на летчиков, пролаял единственную фразу, а переводчик перевел: "Предупреждаю, кто попытается бежать, поймаем и повесим, а знавших о побеге и не поднявших тревогу сам расстреляю здесь же!"

Лейтенант соскочил вниз и подтолкнул в вагон какую-то сильно обросшую личность. С ним в вагоне стало 34 человека. На этом «представление» немцев закончилось, они спрыгнули вниз и с грохотом задвинули дверь. Снова воцарилась полутьма. "Вы кто такой?" — спросил Капрэлян новичка. Тот, забираясь в угол, ответил: «Майор-артиллерист».

Еще через двое суток эшелон проследовал станцию Ровно. Побег был намечен на ночь, и к вечеру Капрэлян дал знать соседу, у которого был нож, чтобы тот занялся дверью. Кромсать доску у замка пришлось долго, и, когда удалось просунуть руку, чтобы повернуть крюк запора, дремавший в углу «артиллерист» вскочил с явным намерением поднять тревогу.

Делать было нечего. Караулившие на этот случай мигом насели на «артиллериста», и в углу пошла возня.

Судя по стуку колес, скорость была в этот момент под шестьдесят. "Самый раз!" — решил Капрэлян.

— Ну что там? — поторопил он.

— Готов!.. Больше не пикнет! — отозвались из угла.

— Тогда к двери!.. Раз, два!.. Тихо!.. Так… Приготовиться к старту! Помните: пятерками — и в глубь леса, на север. Я прыгаю первым. За мной в цепочку, как десантники-парашютисты!.. Пошли… Старт!

И он ринулся во тьму. В лицо пахнул свежий ветер, Падая в осоку, в болотистый кювет, перевернулся через голову, но тут же опомнился и крикнул: "За мной!" — пополз по косогору к темнеющим на фоне звезд деревьям. Поезд продолжал громыхать, не сбавляя скорости, но выстрелов пока не было.

Им сопутствовала удача. Пятерками стали углубляться в лес, все дальше от железной дороги, но, когда опасность преследования уменьшилась, двое из пятерки Капрэляна решили отколоться и повернуть на восток, к линии фронта. Капрэлян отговаривал их, считая, что идти нужно только на север, что на востоке непременно наткнешься на немцев, но те возразили: "Искать партизан в этих лесах, что булавку в сеновале. Найдешь ли, нет ли, а с голоду околеешь наверняка!"

Словом, так эти двое и откололись.

Оставшись втроем, Капрэлян и его спутники продолжали пробираться на север. Шли больше ночью, в селения заглядывали с крайней осторожностью, питались картошкой, которую

удавалось подкапывать в поле. Но ночи чередовались днями, а им не удавалось обнаружить никаких признаков партизан.

Однажды, отдыхая днем в лесу, они заметили у проселочной дороги двух девочек, оборванных, несчастных, еще более, чем они сами, истощенных. Те боязливо брели вдоль опушки и испугались до полусмерти, когда увидели перед собой мужчин. Кое-как их удалось успокоить, и тогда они сказали, что ищут партизан, что им некуда деться, что фашисты убили их родителей, а им самим случайно удалось скрыться, и вот они бредут куда глаза глядят, умирая с голоду. Летчики сжалились и накормили их печеной картошкой. Когда пришло время идти дальше, девочки со слезами стали умолять мужчин взять их с собой. А куда взять?.. Велика ли была уверенность набрести на своих, а не угодить в лапы фашистам?

Девочки взмолились еще пуще, и Капрэлян сказал: "Ладно, пойдемте с нами, — и, взглянув на своих, добавил: — Надо быть честными до конца".

И снова потянулись полные нечеловеческой напряженности дни и ночи. Медленно продвигались измученные люди на север, и настала третья неделя их скитаний.

И когда червь сомнения, хотя и втайне пока, настойчиво начал пиявить их души вопросами: "Так ли они идут?.. А нужно ли было идти на север?" — тут-то и натолкнулись они на передовое охранение партизан.

Увидев двух полувоенных-полуштатских с винтовками в руках, с гранатами за поясом, беглецы выскочили к ним с криками радости, с распростертыми объятиями… Но тут же скисли. Пришлось немедленно пригасить восторги, натолкнувшись на ледяной холод и строгое отчуждение. Только тогда ошеломила страшная мысль: "А партизаны ли это?! Но кто же тогда?.. Нет, нет, не может быть, нет!! Они свои!!"

Капрэлян с жаром стал рассказывать, что пришлось претерпеть им, покуда они наткнулись на своих, как он уверен, спасителей. Но странно, чем больше он говорил, тем меньше видел к себе доверия. И от этого начинал злиться, досадовать на себя, и ему самому казалось, что голос его звучит фальшиво.

— Так, значит, адресок вам требуется, — перебил его наконец с сарказмом партизан, — хотите выведать, где наш отряд? Ась? Крепко придумали: "повыскочили из эшелона на ходу"! Таких фашисты засылают к нам пачками, а мы их того… Чего мы с ними делаем, ась? — говоривший взглянул на напарника, тот молча подтвердил. — Ага, в расход пускаем, чтоб кур не воровали!

— Та годи, Роман, — вмешался другой, щелкая затвором винтовки, — чи не бачишь по их рожам, що воны провокаторы-

фашисты? — и крикнул злобно, мотнув головой:- Эй, вы, геть до того дуба!

Дело приобретало весьма дурной оборот. Капрэлян допускал инсценировку, испытание нервов… И все же как-то уж слишком… "Черт возьми, — думал он, — неужели и в самом деле они готовы расстрелять нас? А что с них спросу? Кокнуть еще троих фашистов им что плюнуть и растереть". Он понимал их ненависть и злобу, нескончаемое желание мстить за повешенных партизан, за семьи, за родные очаги… "Чем могу убедить их, что мы им братья по идее, по оружию, по Родине, за которую мы, как и они, готовы драться до последнего?.."

Так думал Капрэлян, понуро шагая к дубу на поляне, глядя под ноги на дивную мохнатую траву, всю в солнечных пятнах прорывавшихся через листву лучей. И вдруг вздрогнул. Одна из девочек, о которых в этот момент они как-то забыли все, выбежала вперед и завопила:

— Злые, злые вы!.. А мы вас так искали!..

Все, и партизаны тоже, застыли в изумлении, а она, заливаясь слезами, продолжала рыдать:

— Как вы могли не поверить, что они наши, советские люди?! Взгляните на нас с Фаней… Если б это были фашисты, — подумайте, — стали бы они таскать нас с собой по лесам, спасать от голодной смерти?! Мы ведь с Фаней еврейки, и будь они фашисты, они придушили бы нас в своей звериной ненависти, как уничтожили тысячи евреев в нашем городке… Что же, и у вас такие же каменные сердца?!

— Эге, ты брось это, девчонка! — цыкнул на нее один из партизан и, обернувшись к своему, сдвинул на ухо картуз: — А что, Рома, может, мы… того?..

— О то ж и я думку гадаю… А може, дивчинка и правду каже?

— Давай завяжем им глаза и к батьке командиру, а тот пусть сам решает.

Так они попали в партизанский отряд Ивана Федотовича Патуржанского. Командир предложил им остаться в отряде. Началась их новая, боевая жизнь. Вместе с партизанами и наравне с ними летчики выполняли боевые задания и несколько окрепли, а бойцы отряда мало-помалу перестали относиться к ним настороженно. Некоторое время спустя молодой парень из партизан, очень привязавшийся к Капрэляну, сказал ему, что он радист и на днях передал в Москву сообщение с запросом относительно летчиков и что нынче ночью оттуда получен ответ.

"Если это так, — думал Капрэлян, — то почему Патуржанский темнит, не говорит ни слова? Мало ли что там, в ответе? Может, теперь нам в Центре и вовсе не доверяют?"

Словом, весь день Рафаил был под гнетом напряженнейшего ожидания, а Патуржанский будто бы о нем и забыл совсем. И только вечером в столовой, вытирая усы, командир обратился к летчику:

— Будь ласка, Рафаил Иванович, мабудь, ты помнишь, якек и н обачив, колы ще не вылетав за линию фронта?.. А то, може, и с кем, припомнишь?

— Кино? — Рафаил задумался. — Черт его знает, какое кино? Убей, не помню, когда был последний раз в кино… А зачем тебе это, Иван Федотович?

Патуржанский расплылся в лукавой улыбке, стал ладонью тереть шею ниже затылка.

— Да ты брось хитрить, Иван Федотович! Скажи лучше прямо, о чем тебя там запросили?!

— Ну ладно, Рафаил, на, почитай сам. — И Патуржанский достал из кармана гимнастерки листок. В депеше было сказано:

"Спросите у того, кто называет себя Капрэляном, какое культурное мероприятие он посетил перед своим отлетом за линию фронта, с кем, когда и где?"

— Что ж ты, Иван Федотович?! — воскликнул с сердцем Капрэлян. — Ведь мог и погубить нас своим вопросом… Ну представь себе, что вспомнил бы я какую-нибудь картину, и ты сообщил бы о ней в Москву… А ведь здесь спрашивается совсем об ином культурном мероприятии, и это является ключом к установлению моей личности!

— Ну, так что ты бачив, колы не кино? — продолжал улыбаться командир, будто бы не понимая огорчения Капрэляна.

— Во-первых, не видел, а слышал… И вот что, пиши:

"Двадцать пятого января, за три дня до отлета, Капрэлян вместе с подполковником Михаилом Ивановичем Кокониным в Тбилиси слушал симфонический концерт дирижера Гаука".

Когда в авиачасти узнали, что Капрэлян жив и находится у партизан, двенадцать летчиков, его товарищей, в том числе трое, уже ставших Героями Советского Союза, вызвались лететь за ним через линию фронта. Не буду останавливаться на том, какого труда стоило в лесистой местности найти подходящую площадку для посадки ЛИ-2, как много волнений испытали летчики, когда, наконец, ночью прилетел самолет и чуть не угодил в ров, покатившись под гору. Но в конечном счете все кончилось благополучно, и через несколько часов самолет приземлился на Центральном аэродроме в Москве, где Капрэляна и товарищей ждала радостная встреча.

Так завершилась одиссея Капрэляна и его друзей. Кстати сказать, Георгий Авалиани, Аркадий Гусев, Степан Рябушкин и

другие и ныне здравствуют и поддерживают самые теплые отношения с Рафаилом Капрэляном.

9. "Глубокая спираль"

Как-то я вспомнил одну историю, позвонил Шунейко и спросил:

— Иван Иванович, скажи, пожалуйста… Не помнишь ли ты, как в свое время вы с доктором Калачевым ездили разбираться в нашумевшей тогда "**глубокой спирали**" Алексея Ильича Казакова?

Шунейко хмыкнул в трубку:

— Как не помнить? Казаков, будучи вторым пилотом, сумел вывестио д н уиз первых серийных ТУ-16 из неуправляемой спирали и посадить… А первый пилот, командир корабля, заторопившись, катапультировался и погиб.

— Совершенно верно.

— История, достойная пера Шекспира…

Я почувствовал по дыханию в трубке, что Шунейко подтрунивает надо мной.

— За неимением оного пера готов записать с твоих слов эту историю обыкновенной шариковой авторучкой, — ответил я в тон ему.

— Если не ошибаюсь, было это осенью пятьдесят четвертого… Потому что к празднику Октября Казакову за этот подвиг пожаловали Героя.

— Хвала небу, у тебя великолепная память.

— Так что тебе хочется?

— Узнать поподробней: как там все это было у них и в чем потом заключалась твоя работа?

— Относительно второго: это совсем неинтересно. Относительно первого: тебе неслыханно везет. Я слышал, Казаков сейчас в Москве и находится в госпитале на переосвидетельствовании…

— Черт возьми! Что ж ты тянешь резину? Я мчусь немедленно к нему!

— Мчись.

— А от него заверну к тебе.

— Очень хорошо. На днях я записал концерт Галины Каревой. Послушаем. Чудо певица!

— Ванечка, ты верен себе. Хорошо, пусть перед тем, что ты мне потом расскажешь, это будет веткой сирени.

— Ветка сирени? Этой певице я готов преподнести целый

автомобиль цветов!

— Боже! А мы треплемся, будто в наш век перевелись Дон-Кихоты…

Первый турбореактивный бомбардировщик со стреловидным крылом ТУ-16, прототип известного лайнера ТУ-104, испытывал в 1953 году у нас на Опытном аэродроме Николай Степанович Рыбко. Шунейко вслед за ним провел на этом самолете ряд очень важных двигательных исследований и прекрасно освоил машину.

ТУ-16 хорошо зарекомендовал себя в испытаниях, и к лету 1954 года один из авиазаводов наладил серийный выпуск этих самолетов.

Надо сказать, конструктор самолета Андрей Николаевич Туполев поначалу был не склонен применять на своих самолетах гидроусилительное управление. Да оно и не было тогда достаточно надежным. Поэтому Туполев рассуждал так: лучше иметь на самолете более тяжелое управление с обыкновенной трубчатой проводкой, чем вполне легкое — гидроусилительное, которое может в непредвиденный момент отказать.

Уж как там получилось — вы увидите сами, но в случае, который произошел при испытании одного из первых самолетов ТУ-16, оказалась повинна и нагруженность штурвала при большой скорости полета, и недостаточная степень освоения летным составом новой техники. А выявилось это следующим сенсационным образом.

28 сентября 1954 года старший летчик завода Молчанов получил задание выполнить испытательный полет на достижение предельной перегрузки. Он счел возможным совместить это задание с проверкой техники пилотирования молодого летчика Казакова. В силу последнего обстоятельства Молчанов как командир корабля и проверяющий не занял обычного левого кресла, а сел на место правого летчика. Казаков же оказался за левым штурвалом машины.

Они набрали 9 тысяч метров высоты, и Молчанов приказал Казакову приступить к выполнению задания.

Делая перегрузку при выводе из пике, Казаков потянул штурвал, машина пошла "на горку". Акселерометр показал 3,2. По заданию нужно было получить 3,47. Казаков подналег на штурвал, чтоб дотянуть упрямую стрелку акселерометра до заветных цифр, и тут вдруг почувствовал, что штурвал сам пошел к нему… Казаков быстро взглянул на командира:

— Ты зачем тянешь?

— Я не тяну, — удивился тот.

В этот момент машина сильно затряслась и пошла сама все круче вверх. Горизонт сразу исчез под ногами, и сквозь фонарь

виднелась лишь бездонная синь неба.

Теперь уже оба летчика что было сил пытались отдать штурвал от себя, но он прижался к их животам и словно окаменел… Самолет же, пребывая как бы в конвульсиях, повалился на крыло, вошел в глубокую спираль и, постепенно разгоняясь, продолжал сам по себе «гнуть» чудовищную перегрузку. Вот тут Казаков и услышал первую фразу от командира:

— Экипаж, приготовиться к покиданию машины!

Казаков проговорил в ответ:

— Погоди, не торопись…

Но тут последовала исполнительная команда:

— Всем покинуть самолет!

Дальше события развернулись еще живее. Казаков успел боковым зрением заметить, как Молчанов, который сидел от него справа, схватил у себя над головой рычаг люка и сорвал его. В этот момент Казакова ошарашила декомпрессия. Командир, заторопившись, не разгерметизировал кабину постепенно. В силу мгновенной разгерметизации она, как туманом, наполнилась мельчайшей снежной пылью. На секунды ничего не стало видно ни в кабине, ни вне ее Самолет, по-видимому, страшно ревел с открытым люком, но Казаков почти ничего не слышал: от декомпрессии в ушах будто полопались барабанные перепонки.

Когда же Казаков пришел в себя и в кабине буйные завихрения разогнали по углам снежную пыль, он увидел, что командира рядом с ним нет, нет и его кресла. Над местом, где он только что сидел, зияла квадратная дыра…

Алексей Ильич Казаков был одним из первых выпускников школы летчиков-испытателей. Это было в 1945 году. Тогда школой руководил боевой генерал, только что вернувшийся с фронта, Михаил Васильевич Котельников.

К слову, этот выпуск дал стране таких замечательных летчиков-испытателей, как Юрий Тимофеевич Алашеев, Василий Архипович Комаров, Федор Иванович Бурцев, Дмитрий Васильевич Зюзин, Валентин Михайлович Волков… Все они в свое время были удостоены звания Героя Советского Союза, и это говорит само за себя. Но вернусь к Казакову, о котором начал рассказ. Тем более что именно Казаков в этой плеяде был удостоен звания Героя первым.

В войну Казаков работал инструктором в Борисоглебской школе, готовил для фронта летчиков-истребителей. Сам рвался не раз на фронт, но его работу в школе считали тогда более важной.

И действительно. Когда я познакомился с ним, сразу же

подумал: "Он определенно пользовался любовью и авторитетом у своих учеников, умел и зажигать, и гасить их сердца".

Среднего роста, спокойный, уравновешенный и скромный русский человек. Когда я сказал ему, что, мол-де так уж обстоятельства сложились в его нашумевшем тогда полете. «Расклад» оказался в его пользу, помимо всех его самых разумных и мужественных действий. Мне хотелось оценить сразу же его, и я затеял, пожалуй, чересчур смело этот разговор. Так и сказал ему:

— Алексей Ильич, говоря откровенно, вы не находите, что обстоятельства вам содействовали стать Героем?

Мы сидели с ним на скамейке в парке госпиталя, где он проходил очередное освидетельствование на предмет годности к летной работе. Поверх костюмов на нас были белые халаты. Я неотрывно смотрел ему в глаза, он не менее старательно стремился проникнуть в мои мысли. Когда он выслушал мою задиристую фразу, теплота его добрых карих глаз нисколько не потухла. Я решил пояснить:

— Видите ли… Я так говорю, совсем не желая вас обидеть. Но, переговорив с друзьями и поразмыслив, не могу не прийти к выводу, что вы должны были именно так действовать, и не иначе; и времени было достаточно: ничего еще не было предпринято, прежде чем прыгать.

Он сказал:

— Совершенно верно, я сам всем так говорю: ничего особенного не сделал, чтобы стать Героем… Не возражал, конечно, что присвоили мне это высокое звание, но всегда думал, что сделал так, как сделал бы почти каждый летчик-испытатель.

Сказал он это без тени кокетства, очень просто и убежденно, и я не только утвердился в своем первоначальном впечатлении о нем как о скромном человеке, но и как о несомненном герое.

Очевидно, я это выдал на лице, потому что он тут же благодарно улыбнулся. Словом, обстановка нашего разговора стала еще более теплой. Мне, конечно, хотелось побольше разузнать о командире корабля Молчанове, так торопливо тогда покинувшем машину.

— Он был 1918 года рождения, — ответил Алексей Ильич. — Занимал у нас на заводе пост помощника начальника летной части, отчего сам летал редко… А заторопился потому, — оживился вдруг мой собеседник, — потому что… очень жить хотел!

Я помолчал немного, раздумывая над этим любопытным и, как мне показалось, точным определением.

— И в самом деле, — проговорил я вслух, — нередко именно жажда жизни толкает нас на торопливые и, увы, не самые верные

шаги к ее сохранению… Ну а как там у него получилось?.. Говорили тогда, будто бы он головой пробил стекло фонаря, не сбросив его при катапультировании?

— Брехня все это! Фонарь у него сбросился совершенно нормально. Он просто не подтянулся к спинке кресла ремнями перед тем, как нажать рычаг, не зафиксировался, и его сдвинуло с чашки сиденья. Огромным воздушным потоком парашют вырвало из-под него и разорвало в мелкие ленточки…

Мы помолчали, очевидно представив себе состояние человека, падающего с таким парашютом… Потом я спросил:

— Ну а остальные, как было с ними?.. Ведь самолет покинули трое и трое остались с вами?

— Кроме Молчанова, сразу же по его команде катапультировались еще два парня из кормовой кабины. Один из них — радист — опустился вполне благополучно. Другой — опять же виной здесь торопливость — пострадал в силу нелепой случайности… Они катапультировались практически одновременно, чего никак нельзя было делать.

— Так… Ну а те, что остались с вами? Как это они застряли?

Казаков улыбнулся:

— Именно так и получилось. В определенной мере верно сказано: они застряли.

Штурман впереди меня — я отлично это видел — попытался открыть люк над собой, но тот приподнялся чуть и на перекосе заклинил. Потом выяснилось, что штурман не зафиксировал сперва свое кресло для катапультирования, и поэтому не сработали замки люка.

Смотрю я на расщелину между люком и контуром фюзеляжа — она прекрасно видна перед моим стеклом, — а сам уже держусь, как бы в силу инерции, за рычаг катапультного кресла и думаю: "Этот теперь уж точно остался в машине до конца!"

Прошло несколько секунд. Гляжу, он протискивается со своим парашютом ко мне в кабину, где уже вместо правого кресла был пол один, а над ним зияла дыра. Протискивается, а на лице читаю мольбу: "Не оставляй!"

Однако протиснулся и тянется к люку… Я грубо придержал его рукой, понимая, что на такой скорости, которая у нас к этому моменту наросла, поток его разорвет в клочья.

Он сел на пол и стал ждать. Тут я окончательно решил не прикасаться к красной ручке кресла, а пробовать, хотя и тщетно, гнуть штурвал и давить на педаль руля направления.

Машина спиралила все с тем же глубоким креном… Над нами пока сияло солнце, под нами еще были облака, но в кошмарной спирали машина уже развила огромную скорость…

Я старался изо всех сил пересилить, стронуть с места штурвал, и глазам своим не верил: стрелка указателя скорости подобралась к индексу 1000 километров в час!

— Это при ограничении приборной скорости в семьсот?! — удивился я.

— Да, — продолжал Алексей Ильич, — до сих пор не уразумею, как не рассыпалась в прах машина?

— Тут и подумаешь: "Хорошо, что конструкторы иногда ошибаются и делают самолет с запасом прочности сверх расчетной…"

— О! Не раз я вспоминал добрым словом Туполева, — подхватил Казаков, — благо, что его прочнисты перетяжелили крыло, сделали его прочнее, чем сами предполагали. Это нас и спасло. Взглянул я на акселерометр — мать ты моя, мамочка!.. Стрелка на цифрах 4,2!.. В этой кутерьме и напряжении всех сил я и не заметил, как меня гнет эта непрерывная четырехкратная перегрузка!

Вы, конечно, понимаете, — продолжал, закуривая, Алексей Ильич, — если бы не счастливый случай, мне не пришлось бы вам рассказывать сейчас обо всем этом.

Помог мне выкарабкаться из этой страшной спирали такой момент… Только, значит, усек я на акселерометре эту самую перегрузочку 4,2, вдруг слышу: где-то под правой плоскостью металлический хруст раздался… "Ну, — мелькнула мысль, — теперь хана!"

Вздрогнула вся машина, и грохот, свист и зуд в кабине стали ощущаться как-то иначе. Я, наверное, съежился весь, может, зажмурил глаза — не знаю. Как мышь перед котом. А в голове: "Вот сейчас! Вот сейчас раздеталируемся!"

Только успел так подумать, тут слышу точно такой же хруст с левой стороны. Но что такое — не разваливается машина, летит? Правда, все в той же глубокой спирали и к земле летит! А все же, чувствую, что-то произошло… Как-то шумит иначе.

Кинул я тут взгляд на приборную доску и сперва заметил: скорость сильно упала. Сразу не понял, почему. А потом уже дошло до сознания, что света красных лампочек шасси не вижу… Потухли, не горят красные лампочки против табло "Шасси убрано". "Вот оно что! — смикитил. — Значит, тот хруст был в замках шасси… Ушки не выдержали перегрузки, оборвались, и стойки с колесами вывалились из своих обтекаемых ниш!"

Да, теперь машина заметно тормозилась, скорость продолжала падать. Словом, наступил такой момент, когда я, к непередаваемой радости своей, почувствовал, что штурвал, педали приобрели некоторую эластичность, податливость. Здесь,

естественно, откуда взялись у меня силы! Навалился я на управление. Не знаю, какую штангу я тогда выжал! Не меньше сотни килограммов, уверен, было!

И вот вижу: мало-помалу крыло стало выравниваться из крена. Прошло еще несколько секунд, я приложил еще силу к штурвалу, и машина выровнялась окончательно.

Вот когда только взглянул вниз: пашни, перелески с мелким кустарником, небольшая, шустро-извилистая речушка теперь уже плавно надвигались на самолет, на нас, и я, как мне теперь кажется, будто впервые их увидел. Такая в их контурах была удивительная ясность, четкость. Заметил их, должно быть, потому, что они приобрели для меня свой первоначальный смысл. Я все еще кряхтел, напрягая последние силы, и труд мой увенчался успехом. Совсем вышла машина в горизонтальный полет. И каково мне сейчас произнести это, — я знаю, в это трудно поверить, — вышла на высоте всего каких-нибудь ста метров, не больше! Таким образом, машина и мы в ней сыпались на сверхпредельной скорости и перегрузке с девяти тысяч метров почти что до земли! Да, "почти что".

Осторожно, плавненько, как только было можно, стал я набирать высоту, и, когда набрал с тысячу метров, тут и дошло до меня окончательно: "Мы спасены!"

Мне было не до анализа своих переживаний — я был все время занят, был во власти управления. Зато штурман бог знает что пережил. Это я могу заключить хотя бы по тому, как он бессильно повалился на педали управления, лишь только понял, что удалось выйти из этой кошмарной спирали. Силы тут и оставили его.

Час от часу не легче! Я, крадучись, набираю высоту, а штурман зажал педали — не сдвинешь их с места опять.

Выбрал я момент, толкнул его ногой. Он пришел в себя. Я красноречиво посоветовал ему убраться с педалей, и он, сообразив, отпрянул от них, как от циркулярной пилы.

Чудно теперь вспоминать! Я попробовал накренить самолет вт усторону, влево… Психологически это оказалось особенно нелегко. Ведь шутка сказать: только что мы сыпались с вертикальным креном с девяти тысяч почти до нуля!

Сперва пробую совсем малость, совсем чуть влево… Ничего — кренится… Я обратно — выходит из крена. Все в порядке.

А штурман смотрит на мои воровские движения и начинает канючить: "Пошли на посадку прямо под собой, на брюхо!"

Не скрою, был и у меня такой искус. Больно устал я. Хотелось поскорей плюхнуться, выбраться на траву и лежать так сутки, не шевелясь.

И все-таки — что там было в башке, теперь не вспомнить, — медлил я с этим решением, не убирал газ. Самолет устойчиво летит, послушно отвечает на мои действия штурвалом. Двигатели работают как ни в чем не бывало. И я подумал: "А зачем на брюхо? Какого теперь рожна бояться? Машина держится, не падает, надо пощупать ее, как она насчет рулей, да и топать к себе домой на посадку…"

Тогда я передал по радио, что часть экипажа и командир самолет покинули, а часть осталась на борту.

Тут развернулся я по радиокомпасу к себе на аэродром, и через десять минут штурман закричал мне, что аэродром под нами. Мы шли теперь над сплошной облачностью, нам передали, что нижний край облаков — сто метров. Пришлось зайти по радиолокатору. Ничего, зашли и сели. Покатились по бетону.

На земле нас уже ждали пожарники, ждали взволнованный директор авиационного завода, начальники цехов, были здесь, на поле, и все сотрудники летно-испытательной станции.

Аварийная комиссия, назначенная министром, в составе председателя Григория Семеновича Калачева и членов Даниила Степановича Зосима и Ивана Ивановича Шунейко, прибыла на другой день. Ну, скажу еще, что вскоре вслед за комиссией к нам на завод приехал видный в ту пору журналист из Москвы.

Но что можно было написать тогда обо всем этом? Теперь, когда уже минуло девятнадцать лет, — другое дело… И машины той, на которой это случилось, теперь уже давно нет. И ее сестер, что выпускались тогда нашим заводом крупносерийно, тоже нет. Их давно сменили более современные самолеты. Так что теперь другой разговор, а тогда ничего толком рассказать было нельзя.

С одной стороны, чтоб не упала тень на новый и перспективный самолет. С другой — на экипаж. А тень-то могла упасть. На самолет — в силу обнаружившейся в нем неустойчивости при достижении больших перегрузок, в силу отсутствия в нем гидроусилительного управления, почему мы не могли справиться с управлением — так велики были нагрузки от рулей. Это и отметила тогда комиссия под председательством доктора Калачева… Еще помню, когда Калачев предложил записать, чтобы самолет совершенствовали в направлении устойчивости и управляемости, представитель фирмы и говорит: "Вы что, смеетесь? Ведь это самолет Андрея Николаевича!"

"Ну и что из этого? — возразил Калачев. — И на солнце, как известно, бывают пятна!"

О подготовке экипажа аварийная комиссия записала тоже довольно резко: указала на слабую теоретическую подготовленность, на недостаточную летную тренировку.

Но, повторяю, что-либо написать тогда об этом было по меньшей мере неудобно.

А между тем слух о необычайном случае оставления неуправляемой машины частью экипажа и о ее дальнейшей благополучной судьбе распространился быстро и привлек внимание не только авиаторов. Нашей историей заинтересовалась и центральная печать.

Вечером звонят мне и просят зайти в комсомольский клуб для разговора с видным журналистом из Москвы.

Пришел я в кепочке, сдвинутой на затылок, в потертой старой кожанке и, боюсь, своим видом сперва разочаровал корреспондента.

Оказывается, он уже обо мне навел кое-какие справки в завкоме. А что там обо мне могли тогда знать? Я был еще незаметным человеком на заводе. Работники завкома сбились с ног, собирая обо мне сведения. Председатель завкома мне сказал потом, в шутку, конечно: "Право, тут хоть картотеку на всех вас заводи: вдруг да и еще кто-нибудь объявится героем!"

Наговорили обо мне корреспонденту всего понемногу. Сказали, например, что отец мой был отменным специалистом по засолке огурцов. Эта тема и возбудила творческую фантазию журналиста. Тут он и развернул определенную и вполне логичную параллель между мастерством отца и сына. Показал преемственность лучших традиций. Ладно…

А позже я пригласил корреспондента к себе домой. Там мы продолжили начатый разговор уже за столом, и я смог угостить гостя огурчиками своей засолки, правда, уступающими непревзойденным отцовским огурцам…

Вот, собственно, и вся история, — закончил свой рассказ Алексей Ильич с теплой улыбкой.

— Скажите, — спросил я его, — когда появилась на страницах газеты его корреспонденция "Глубокая спираль"?

— Двенадцатого декабря 1954 года в воскресном номере "Комсомольской правды". У меня, к сожалению, нет с собой этой газеты.

— Ничего, я найду ее в библиотеке. Любопытно посмотреть, чтоон смог тогда написать об этом.

Через несколько дней я разыскал в подшивке эту статью.

Ну, прежде всего, в ней говорилось о преемственности традиций в хорошей рабочей семье. Это, в общем, было и справедливо, и к месту. Что же касается того, что случилось со взбунтовавшимся вдруг по неведомым причинам каким-то важным, новым самолетом, то тут понять было что-либо трудно даже специалисту. То ли летчики проморгали что-то, то ли

самолет больно ретив…

"Алексей Ильич чуть притиснулся к штурвалу, перестал дышать и сильно, помогая себе всем телом, потянул штурвал на себя. Машина, казалось, в первую долю секунды не поняла, что от нее хотят. Казалось, она говорит летчику: "Не шали, брат, так еще не приходилось трудиться ни мне, ни моим сестрам"..

А летчик… "Давай, давай, не разговаривай, ползи, ты же сильная!"

"Выдержала!" Горячей волной обдало всех, кто сидел в самолете и слышал, как заскрежетал металл".

В этот момент — подчеркиваю: именно в этот момент — восприятие происходящего всеми, кто к этому моменту остался на борту, было таким:

"Навстречу самолету летела, кувыркалась, опрокидываясь, мельтеша в глазах, земля".

Вспоминая теперь время чуть ли не двадцатилетней давности, я думаю, что и такая, прямо скажем, весьма туманная информация в газете о работе летчиков-испытателей сослужила нам пользу. По крайней мере, они привлекла внимание к нашей профессии, пробудила к ней любопытство. Ведь, чего греха таить, по закрытой своей особенности о работе летчиков-испытателей всерьез говорилось тогда очень немногое.

Через месяц после подвига, совершенного Казаковым, Алексею Ильичу было присвоено звание Героя Советского Союза. В кругах летчиков-испытателей указ об этом был воспринят с большой радостью. Ведь тогда еще, по сути, не было такой практики присвоения испытателям столь высоких званий.

10. Таланты и поклонники

Мне рассказывали, как, проходя после дождя по шумной улице Москвы, один летчик, человек обыкновенный и с виду грубоватый, бросился вдруг к прохожим с громким возгласом:

— Граждане, остановитесь! Взгляните под ноги: ведь это роза!

И выхватил из-под ног сосредоточенно-торопливых людей оброненный кем-то цветок.

Он бережно омыл его в дождевой луже и гордо приподнял над собой, чтоб всем было видно. Люди остановились и глядели… Одни, потеплев, в легком смущении. Другие — уставясь не на цветок, а на того, кто поднял его. И взоры этих последних выражали лишь изумление: "Чудак?! Или какой-то допотопный?!"

А он зашагал себе как ни в чем не бывало и продолжал разговор с приятелем, очевидно, совсем о другом.

Я вспомнил об этом, возвращаясь от Шунейко и услышав от него лирическую историю, о которой мы в летной комнате так давно жаждали хоть что-нибудь узнать и ровным счетом ничего не знали. И вот прошло почти двадцать лет, и мне, может быть, первому Иван Иванович раскрыл тайну своего сердца. Наверное, решившись на этот шаг, он был уверен, что я не назову его ни чудаком, ни допотопным.

Но, направляясь из госпиталя от Казакова к нему, я, разумеется, и не мечтал о таком доверии с его стороны и лишь раздумывал о масштабности, неистовости его увлечений.

Поясню. После войны, в период становления только что народившейся реактивной авиации, всех тружеников авиапромышленности охватил удивительный творческий подъем, и нам, летчикам-испытателям, казалось, что в одной лишь испытательной работе человеку не проявить всего своего творческого потенциала. Тогда многие мои друзья прекратили в нелетную погоду играть в шахматы и бильярд и занялись инженерной работой. Одни увлеклись созданием приборов предупреждения опасных режимов полета, другие — усовершенствованием рабочего места летчика и средств аварийного покидания, разработкой заправки в воздухе и прочими прикладными к летной практике делами.

Но совсем иные масштабы творчества будоражили в ту пору вечно ищущую душу Ивана Ивановича.

В конце сороковых годов, когда не известно еще было о космических планах Сергея Павловича Королева, наш Ваня Шунейко уже носился с идеей орбитального полета на крылатом аппарате. Нет, то была не туманная мечта одержимого юноши. Это был вполне реальный проект. Иван Иванович разработал и математически обосновал идею рикошетирующего орбитального полета, при котором аппарат должен был лететь вокруг Земли, отражаясь многократно от плотных слоев атмосферы, подобно тому, как рикошетирует от воды брошенный вскользь плоский камень.

Как мы, легкомысленные обитатели летной комнаты, воспринимали тогда это глобальное увлечение Ивана Ивановича?

Стыдно теперь в этом признаться, но только что не насмешливо.

Помню, он разворачивает перед нами ватманы, расписывает доску рядами дифференциальных уравнений, а мы и не прячем своих недоверчивых улыбок. Нам это кажется фантастикой в духе Жюля Верна, из возраста которой мы давно выросли, поэтому в

головах наших шевелятся совсем иные, не космические, а земные мысли. Нам очень бы хотелось узнать, например, кому это наш Ванечка через день возит охапками цветы?

Наш интерес к цветочной теме Ивана Ивановича возбуждался еще и тем, что он был единственным холостяком в нашем кругу. И как тут было спокойно жить, пока он барахтался за бортом семейного счастья?

Но если Ванечка не таил от нас сокровеннейших своих технических идей, то в информации о делах своих сердечных он был на редкость сдержан. И даже Леня Тарощин, о котором его супруга говаривала, будто от него ничего не скроешь — Леня все видит, все знает, — здесь чувствовал себя, как он выражался, без рук.

Шунейко, изложив кратко идею рикошетирующего орбитального полета, смолк и оглядел аудиторию с видом сеятеля, разбросавшего зерна в песчаную почву. Леня Тарощин поднял руку.

— Иван Иванович, позволь вопрос задать?

— Слушаю, Леонид Иванович.

— Скажи, пожалуйста… Ты один разрабатываешь эту тему или с кем-нибудь на пару?

— Один… Могу тебя принять в компанию, — улыбнулся докладчик.

— Что-то не верится! — хитро сощурился Ленька.

Иван удивленно смотрит на Леонида, а тот вдруг вскакивает и кричит:

— Душка-джан, тогда скажи, кому те цветы, которыми был завален твой «хорь» вчера у бензоколонки?

В ожидании ответа мы замираем все, не дышим. А Иван внезапно опережает нас взрывом смеха.

— Чудак ты! Это я в качестве первого шага в космос устилаю свой путь цветами!

Мы знаем, что Иван предельно скромен, и ему-то такое действо никак не свойственно. Разочарованные, встаем с мест. А Ленька грозит:

— Ладно, Иван-Царевич, все равно узнаю, кто твоя Жар-птица!

Наш «высотник» Иван Иванович живет на шестнадцатом этаже. Лифт действует исправно, и через минуту я вижу из окна его квартиры Москву почти как прежде, с птичьего полета.

На подоконнике модель сдвоенного космического самолета — не воплощенная пока мечта Ивана Ивановича. На столе рукопись, книги с закладками. Очевидно, своим вторжением я оторвал хозяина дома от дела. "Ладно, пусть развеется немного".

— Был у Казакова? — отрывисто спрашивает он, прилаживая ленту с концертом Каревой.

— Был. Между прочим, он посоветовал выведать у тебя о каком-то поучительном случае, что был под Новый год на ТУ-16.

— А! Пустяки все это. Ничего особенного: холодная рассудительность, знание двигателей и музыкальный слух, вот и все… Первый романс — "Пара гнедых" — к сожалению, запись неважная. Потом будет лучше.

— Полагаю, ты уже отправил Галине Каревой первый автомобиль цветов?

Иван Иванович громко расхохотался, даже прекратил щелкать кнопками магнитофона. Потом посмотрел мне в глаза продолжительным взглядом и, решившись, сказал:

— Цветы в таких количествах я привозил лишь одной певице. Но, как ты знаешь, это было около двадцати лет назад.

Я удержался от вопроса, кто она, и спросил, как технически удавалось ему это делать.

— Сказать?

— Скажи.

— Гм… Вот задача…

Иван Иванович некоторое время улыбаясь смотрел на магнитофон, я тоже. Наконец, преодолев себя, он заговорил.

— Понимаешь… Влюбился я, что называется, без памяти… К тому же, смешно сказать, заочно…

А получилось вот как.

Поздней осенью поездом возвращался с Кавказа, где отдыхал, и услышал по радио в вагоне ее пение. Особенно, помню, заворожило меня исполнение ею арии Настасьи — Кумы из «Чародейки» Чайковского.

"Где же ты, мой желанный? — пела она, а мне казалось, что она обращается ко мне: — Поскорей приходи, мы умчимся с тобой…"

Бог ее знает, как это получилось? Драматизм ее голоса показался мне тогда необыкновенным. Эта ария прямо-таки заворожила меня.

Надо полагать, выглядел я в тот момент престранно. Уставился в окно: в стекле, как в зеркале, словно бы отражался ее образ. Воображаемый, конечно, — я ее никогда не видел. А тут сосед по купе — он наблюдал за мной — говорит: "Не угодно ли взглянуть на эту восходящую звезду?.. Я вижу, ее пение вас захватило за живое!" — И протянул журнал «Огонек».

Я так и обомлел, увидев во всю обложку красочный портрет.

Да, оригинал превзошел мое воображение…

Когда же она, чуть ли не рыдая, пропела: "Сокол ясный!

Приходи поскорей, приходи поскорей!.." — слова подхватили меня с места, как ракетный ускоритель.

В этот момент поезд «подчаливал» к какой-то станции. Я вылетел из вагона и не помню, как оказался у телеграфной стойки, как сочинил на ее имя восторженную телеграмму в пятьдесят слов, как отправил ее немедленно в театр, не забыв, однако, указать имя почитателя ее таланта.

Зимой я стал посещать все спектакли, где пела моя Дульцинея… Я привык ее видеть то светловолосой и грустной Маргаритой в «Фаусте», то поэтической Татьяной в «Онегине», то очень живой, задорной красавицей Маженкой в "Проданной невесте".

Постепенно я стал своим человеком в Большом. Во всяком случае, билетеры и администраторы меня знали.

Что ж! Во все времена, как известно, были таланты и поклонники. И они должны сопутствовать друг другу, как свет и тепло сопутствуют цветению или журчанию ручьев весной.

И в самом деле: что есть спектакль, дающий духовный праздник человеку? Конечно же, это гармоническое единение гения автора, таланта исполнителей и обостренной восприимчивости тех будто бы обыкновенных смертных, что занимают места в зале. И чем гармоничней это духовное слияние триумвирата, тем больший на театре праздник!

Это был замечательный ее сезон. Успех и поклонение. Спектакли шли под управлением Александра Шамильевича Мелик-Пашаева и неизменно несли людям радость. Но могу ли я передать то, что переживал каждый раз на этих спектаклях?

Я постоянно занимал одно из кресел первых рядов партера и не щадил ладоней, передавал цветы, а она так уже к этому привыкла, что каждый раз со сцены искала меня среди публики.

Прошла половина сезона, а мы так и не встретились с нею вне театральной обстановки, с глазу на глаз. Да, собственно, мы и не были знакомы. Я ни разу не видел ее без грима и так привык представлять ее в образах ее героинь, что и влюбленность-то моя воспринималась какой-то сказочной, парящей в облаках.

Может быть, поэтому я и не торопился искать с ней встречи. Но, посылая каждый раз цветы на сцену, никогда не забывал упрятать в них записку.

Шло время, и неизвестно, чем бы это кончилось, если б она была так же сентиментальна, как и я. Но женщины, даже в образе прекрасных фей, однозначно склонны к чувствам, более осязаемым, нежели к призрачным, духовным. Вскоре я убедился в этом.

В разгар театрального сезона подоспел праздник двадцать

третьего февраля, и тут, представь себе, получаю я вдруг от нее поздравительную телеграмму…

Как перед первым вылетом, сердце заколотилось, когда я увидел ее имя. Она желала мне удачи в сложных испытаниях и умоляла быть в полетах осторожней. Из чего нетрудно было догадаться, что она уже навела обо мне необходимые справки.

Прошло еще совсем немного времени. Только я успел поздравить ее с праздником Восьмого марта, как тут же получил от нее надушенный конверт с приглашением на банкет в «Гранд-отель».

Предоставляю тебе самому вообразить, как я себя чувствовал, подъезжая в назначенный час к ее дому. Не заставив себя ждать, что я тоже сумел оценить, она вышла, сияющая, красивая до невозможности, и тут наконец мы познакомились.

Но вот беда: тронулись с места, и возникла какая-то неловкость. Смущенный, я делал вид, что всецело занят дорогой, стараюсь не раздавить снующих в предпраздничной суете прохожих. Она тоже молчала, улыбаясь, однако, нет-нет да поглядывая украдкой на меня. В душе я клял себя, что выгляжу болваном, и ничего не мог придумать остроумного для начала разговора.

Выручил нас милиционер, оштрафовавший меня за поворот в недозволенном месте. Вручая мне квитанцию, он молодцевато приложил руку к козырьку и проговорил:

— Разрешите мне, Иван Иванович, поздравить вашу очаровательную спутницу с праздником и пожелать весело и радостно провести сегодня вечер.

Мы поблагодарили и, лишь только захлопнулась дверца автомобиля, расхохотались… Сразу куда-то отлетела от нас вся напряженность.

С этой минуты мы стали болтать непрерывно, перебивая друг друга, и были в восторге, что этот посторонний человек мгновенно сумел укоротить наши отношения.

Подкатили к подъезду. Я выскочил и помог ей выйти. Моя Маргарита, Татьяна, Настасья, Маженка оперлась на мою руку, и по мраморной лестнице мы вошли в сияющий хрусталем люстр белый зал. Метр показал нам места, и, пока мы скользили по паркету, от моих глаз не ускользнуло, что все мужчины вокруг любуются моей спутницей.

Начался великолепный вечер. Теперь я имел возможность убедиться: как ни хороши нимфы на сцене, в реальной жизни они умеют быть лучше, ибо здесь им присущи не только очаровательные женские достоинства, но и не менее очаровательные женские недостатки… Во всяком случае, в тот

незабываемый вечер мне так казалось. Я был до умопомрачения влюблен. И она, плутовка, знала, что ее горячо, преданно любят, и от этого становилась еще прекрасней, вдохновенней. Она купалась в своем счастье.

Но так уж, вероятно, устроена судьба, и мы не в состоянии что-либо изменить: там, где сразу дается бездна счастья, жди каких-нибудь огорчений.

Все было прекрасно на балу, как только может быть в сказке, но злая фея ревности следила за всем происходящим. И вот, когда уже гости собирались разъезжаться по домам, она, эта злаяф е я, принявши личину подвыпившего балетного артиста, подошла к нашему столику, подсела, выпила рюмку водки, не закусывая, и принялась что-то записывать чернильным карандашом на крахмальной салфетке.

Мы в это время танцевали и, когда кончилась музыка, вернулись к столику. Ноф е иуже не было, она словно испарилась, а на салфетке я нашел такое посвящение:

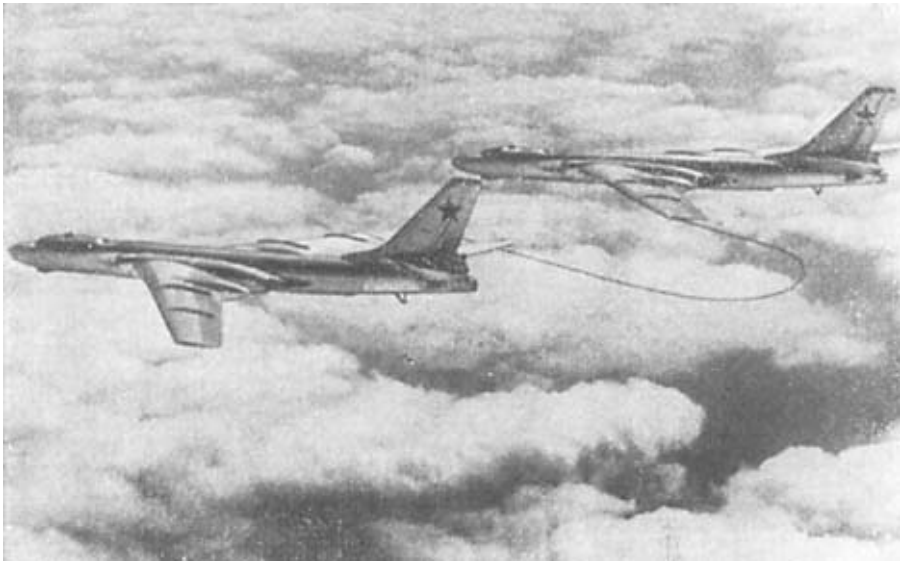
Летчик-испытатель,
Оперной певицы
Верный почитатель,
Испытай все плоскости,
Поднимайся ввысь,
Но смотри: на "проданной
Невесте" не женись!
К.

Тем не менее весна принесла мне счастливую любовь. Я был готов сорвать для своей возлюбленной звезду с самого неба… К тому были и какие-то возможности: я летал тогда чуть ли не каждый день в стратосферу, испытывая на летающих лабораториях новые двигатели для перспективных самолетов. Работы было по горло. Освобождался, правда, слишком поздно, и не всегда хватало времени раздобывать каждый раз свежие цветы. И тогда, не желая терять марку, я закупил на даче у нашего диспетчера все цветы в цветнике на корню и этим напрочь решил проблему. С наступлением вечера с намерением мчаться в Москву подъезжал я к даче, и в десять минут диспетчерша нарезала мне огромнейший букет. Чудесные это были цветы!..

Иван Иванович замолк внезапно и долго смотрел в окно. Потом, рассмеявшись, впрочем невесело, повернулся ко мне и сказал:

— Да, собственно, и все… Пронеслось великолепное лето, а за ним настала хмурая осень. Меня надолго отправили в командировку разбираться в истории Алексея Ильича Казакова… Но ты о ней уже все знаешь… И вообще, хватит на сегодня.

Аминь! Давай послушаем музыку.



Бомбардировщики Ту-16 в строю заправки в воздухе.

Вскоре Шунейко мне рассказал, что тогда ему пришлось не только принимать участие в работе аварийной комиссии, но и проводить занятия с летным составом по скоростной аэродинамике, особенностям устойчивости и управляемости самолетов ТУ-16, слетать с каждым из летчиков на критические режимы, чтоб они знали, как избежать аналогичных срывов.

Затем директор завода попросил Ивана Ивановича Шунейко помочь выполнить годовой план: на заводском аэродроме скопилось много самолетов, не сданных заказчику, и нужно было каждый из них облетать, да не раз. В конце года задача эта бывает очень нелегкой: короткий день, нелетная погода. Словом, пришлось летчикам очень напряженно работать, не меньше других летал и наш Шунейко.

И вот остался последний день старого года, и нужно было Ивану Ивановичу еще облетать последний самолет. С утра долго не могли отодрать лед с обледеневшей взлетной полосы, и все страшно нервничали. Давно подготовлен самолет Шунейко: заправлен "по пробки", в бомбоотсеках висят цементные бомбы. У самолета собралась администрация завода с директором. Наконец доложили, что полоса готова. Шунейко запустил двигатели.

Но время идет, провожающие переминаются с ноги на ногу, а самолет никак не трогается с места, и неизвестно почему. Летчик без конца продолжает пробовать левый двигатель. Так прошло,

должно быть, минут двадцать, после чего двигатели остановились, и из люков под брюхом стали вылезать летчики. Лица у всех недовольные. Противно бывает, когда полет отставляется по какой-либо причине.

Выбрался и Шунейко. Увидел директора завода — и к нему с докладом. Тот зашагал навстречу.

— Товарищ директор, — начал летчик, — левый двигатель сам по себе работает исправно, но знаете… Пульсирует давление топлива, когда порезче прибавляешь обороты… Я двигателист и не могу обмануться: здесь какая-то неисправность в нагнетающей топливосистеме.

Директор выслушал внимательно, вида не подал, что у него творится на душе. Но Иван догадался, что сомневается он в его суждении. Нервы этого человека были напряжены до предела от бессонных ночей.

— Хорошо, Иван Иванович, — сказал наконец директор, — отправляйтесь с экипажем обедать, а мы тут попробуем отыскать причину неисправности.

Подкатила «санитарка» и увезла летчиков в столовую.

За столом Ивану, что называется, не лез кусок в горло. Ему вспоминались аналогичные моменты, когда скрепя сердце заставлял себя не вылетать, хотя и не имел полной убежденности, что поступает правильно… А здесь дефект был очень уж неубедительный…

Бывает так иногда. Чувствуешь шкурой, что колебания стрелки неспроста, что есть нечто, сулящее подвох… А, вылезая из машины, все же думаешь: "Что, как не найдут ничего?! И получится, будто просто-напросто свалял дурака, или того хуже — испугался, скажут… Тогда как быть? Тогда весь завоеванный таким трудом авторитет, уважение товарищей сразу заколеблются. Близкие друзья — те будут избегать прямых взглядов. А те, кто подальше, понахальней, станут задирать нос, проходя… И в этом случае подбирай уж контекст к их виду, какой тебе угодно".

Шунейко был уверен в правоте своих суждений, но вовсе не был уверен в том, что хитрый дефект так уж сразу и обнаружат. Поэтому-то он и чувствовал себя очень нервозно. "Ведь не найдут ни черта, поди! — думал он. — Тогда начинать сызнова? Выглядеть это будет премерзко, да и неизвестно, чем кончится…"

Но прошло время обеда, и они снова подкатили к самолету. Только раскрылась дверца «санитарки», Иван увидел директора, который стоял у барака летной станции и был очень возбужден. Шунейко догадался: «Нашли-таки».

Выскочив из машины, он заторопился к директору.

— Иван Иванович, — начал директор взволнованно, почти официально, — от имени дирекции завода выражаю вам огромную благодарность и восхищение вашим изумительным мастерством. Уму непостижимо, как вы смогли по ничтожным колебаниям стрелки манометра уловить такой страшный дефект!

— А что там? — не удержал своей радости летчик.

— Вот, полюбуйтесь! — Директор взял из рук контролера резиновую заглушку. Такими обычно затыкают отсеки гнутых трубопроводов при хранении их на складах полуфабрикатов.

— Заглушка? — проговорил Шунейко, хотя это было слишком очевидно.

— А где, вы думаете, она была? — спросил директор.

Иван взял заглушку, смял ее зачем-то в руке:

— Полагаю, где-нибудь в трубопроводе, подводящем топливо к двигательному насосу?

— Вот он, этот трубопровод, — директор показал взглядом на длинную трубу, стоящую у стены барака.

— Значит, плавала в ней? — спросил Шунейко.

Директор кивнул.

— Какой-то рабочий при сборке — кто именно, мы еще узнаем — позабыл снять эту заглушку с монтируемого отсека трубы. И это вам и экипажу могло стоить жизни.

Иван теперь посматривал то на желтую трубу, то на резиновый кляп. К нему потянулись руки главного инженера, главного технолога завода и бледного, очень расстроенного контролера. Он их пожал как-то рассеянно. Потом, встряхнувшись, вдруг резко сказал:

— Ладно, времени остается мало. Нужно лететь! Теперь все будет в лучшем виде. А эту пробочку, позвольте, я возьму себе на память…

Часть седьмая. Этюды о героизме

1. Знакомство с "анакондой"

Мне и самому не терпится развернуть перед вами последующий ход событий, где вы не столько встретитесь со знакомыми уже вам героями, сколько проследите вместе со мной довольно длинную цепь удивительных приключений нашего военного коллеги Андрея Кочеткова. Но прежде чем двинуться по этому пути, я должен кое-что пояснить.

Дело в том, что в необыкновенно везучей жизни Андрея Кочеткова — так он сам ее расценивает — в 1957 году имели место один за другим два редкой силы кульминационных всплеска. Один из них случился летом, другой — примерно через три месяца. Оба эти всплеска, едва не стоившие Андрею жизни, были связаны с испытаниями опытного самолета с необратимым управлением. Вот об этом-то управлении и надобно вначале сказать несколько скучных фраз.

Вы уже знаете, что достижение трансзвуковых скоростей нашими летчиками-испытателями выявило неведомый ранее скачок усилий на штурвале от рулей. Это привело к тому, что к середине пятидесятых годов почти на всех скоростных самолетах конструкторы стали применять в управлении так называемые гидроусилители.

Теперь эти умные механизмы, способные превратить самую хрупкую девушку-трактористку за рулем нового трактора в сказочной силы Геракла, применяются с огромной степенью надежности не только на скоростных самолетах, но и во многих областях новой техники. Мы в авиации почти перестали говорить о них. Они работают, и все в порядке.

Но напрасно было бы думать, что первые, да и многие последующие опыты по включению в "нервную систему" самолета гидроусилительных устройств прошли гладко и без потерь. Дело это оказалось, честно скажу, долгим, трудным и коварным. Пожалуй, целое десятилетие специалисты-"управленцы" оставались в эпицентре громов и молний совещаний и разборов.

Надо полагать, мало кто из этих честных и увлеченных тружеников в ту пору сохранил способность спать спокойно.

Обстановка накалилась особенно в 1957 году, когда все возраставшие скорости полета потребовали от конструкторов решиться, как нам тогда казалось, на отчаянный шаг и от первоначального компромиссного, так называемого обратимого

управления, в котором наряду с гидроусилителями, придаваемыми лишь в помощь летчику, сохранялась еще механическая связь штурвала и рулей посредством тросов или тяг, перейти к необратимому управлению, в котором эта связь уже вовсе не существовала, а рули приводились в действие исключительно гидросистемой.

Двигая штурвалом и педалями, летчик, по сути, управлял уже не рулями, а гидроусилителями.

В самом упрощенном виде устройство необратимого управления можно представить себе так. Отклонения штурвала вызывают перемещение клапанных пластинок — золотников — на гидроусилителе. Золотники приоткрывают доступ в цилиндр гидроусилителя рабочей жидкости, нагнетаемой под большим давлением. Давя на поршень (в зависимости от положения золотника с той или с другой стороны), жидкость и проделывает за летчика всю требующую титанических усилий работу, поскольку поршень жестко связан с кронштейном руля.

Вот, собственно, и все. Пока.

Теперь мне остается облегченно вздохнуть, глядя на гору бумаги, которую я исчеркал, ухитрившись в конце концов написать это пояснение. И да простят меня коллеги за необстоятельность и легкомыслие.

Впервые я увидел этот самолет в один из летних дней 1957 года. Он стоял далеко в поле и — уж такова была моя фантазия — напомнил мне почему-то…комара. Само собой, довольно крупного… Так и представилось: этакий длиннотелый, оперся на голенастые задние ноги, задрал хвост пистолетом, откинув назад крылышки, а тонким шильцем передней стойки шасси, как хоботком, самозабвенно пиявит бледную руку бетонной полосы.

Вскоре я, однако, убедился, насколько первое впечатление бывает субъективным.

Кто-то вбежал в летную комнату и крикнул:

— ЛА привезли ночью! Айда смотреть! Наши там собираются внизу.

Те, кто был свободен от полетов, зашевелились. Равнодушный ко всем новостям Амет-Хан Султан спросил:

— Кто летать будет?

— Кажется, Андрюшка Кочетков, — потянулся, вставая, Шиянов.

— Что, и приказ уже есть? — насторожился Казьмин. (Петр цеплялся иногда и за соломинку, надеясь ухватить интересную работу.)

— Позвони министру и спроси, — с усмешкой загудел Плаксин, — мол, Петр Васильевич, это вам тезка звонит…

Узнали? Нет, Петька Казьмин! Вот что хочу спросить: вы на лавочкинскую машину летчика назначили? Уже?! Ах, какая досада! А я-то хотел предложить свою кандидатуру…

— А что, Васек, идея! — вовсе не обижаясь, рассмеялся каким-то невесомым смехом Петр. — Нужно будет — и спрошу!

Стали выходить.

Петр вспрыгнул на перила лестницы и мигом проскочил два марша, оставив позади всех.

Пока на стыках бетонки "газик"-автобус лязгал стеклами, Шиянов — он с войны был ближе всех у нас к лавочкинской фирме — сказал, что Семен Алексеевич Лавочкин «вусмерть» увлекся кибернетикой и прочей автоматикой и «начиняет» ими свои машины.

— Резонно: электронный мозг, — отреагировал Вася Плаксин. Он специализировался по тяжелым самолетам и машин поменьше, как казалось, всерьез не принимал. — Не наше серенькое студенистое вещество…

— С ничтожным количеством извилин, — не пропустил случая подначить его Петька, отодвигаясь на всякий случай.

— А что? — Шиянов взглянул солидно. — Скоро так и будет: стих нужен? Пжалста!.. Тисни только кнопку. Диссертация? Тисни другую!

— Поэтам и ученым будет малина, — мечтательно протянул Вася. — Потягивай коньячок!

— Поэты — шут с ними… Что тогда мне, серому пилотяге от штурвала, прикажешь делать? — пожалуй, не слишком естественно развеселился Богородский.

— Не боись! Красивые мужчины всегда будут нужны, — захохотал Вася, — особливо в сельском хозяйстве…

Все посмеялись.

Аркадий Богородский очень хорош был в военной форме, и он знал это. Правда, и штатский костюм ему тоже был к лицу. Вообще к задорной, обаятельной улыбке молодого лица все идет.

Аркадий, отличный летчик, статный, высокий, подвижный, с шевелюрой мягких светлых волос, мог бы шагать по пути к славе куда активней, не занимайся он иногда очень некстати самоуничижением.

Однажды на совещании в присутствии министра он на какой-то важный вопрос высказался в своей обычной псевдовеселой манере: мол-де он что, ему как прикажут, он — "серый пилотяга от штурвала"!

Многим присутствующим стало в этот момент не по себе. Мне кажется, что с той минуты досада на него так и осталась у многих в сердце.

Подкатили. Повыскакивали, стали обходить вокруг самолета.

Фюзеляж самолета, сильно расширенный к хвосту, резко обрывался двумя кругами сопл мощных двигателей. Не скажу, чтобы продолговатый и приопущенный нос всем понравился, но впечатление он произвел.

— Ба! Да у него башкенция как у анаконды! — сказал Аркадий.

— Действительно похоже, — подхватил кто-то.

В носу помещался радиолокационный прицел, он и расширял и удлинял нос машины. За ним начинался фонарь летчика и оператора — самолет оказался двухместным, — а по бокам вспучились отверстые «глазищи» воздухозаборников.

За крыльями у двигателей столпились люди. Никто не обратил на нас внимания, а мы заметили синюю (с золотом) офицерскую фуражку набекрень Андрея Кочеткова.

— Кочетков! Андрей Григорьевич!

Он обернулся.

— Здравия желаю! — поднес руку к козырьку. Тень козырька почти скрывала улыбку прищуренных глаз, зато контрастней горели щеки.

— Андрей Григорьевич, — в своей обычной мягкой манере застенчиво заговорил Анохин, — говорят, ты летать будешь?

— Кажется, да, Сергей Николаевич, — снова прищурился Андрей, — Семен Алексеевич просил меня испытать….

— Вот что! — помялся Сергей. — Ты не мог бы нам рассказать о самолете?

— Могу… Но постойте, — Кочетков вдруг изменил первоначальное решение, — сейчас мы это устроим лучше.

Андрей подошел к фюзеляжу и стукнул по обшивке:

— Михаил Львович!

В кабине со сдвинутым фонарем показалась узкая, будто слегка стиснутая с боков физиономия ведущего инженера Барановского.

— А?.. Я вас слушаю, Андрей Григорьевич… О! Товарищи… Я сейчас.

Завидев летчиков, Барановский просиял весь, заторопился из кабины.

— Сергей Николаевич просит, чтобы мы рассказали о самолете? Не возражаешь?

— Ну что за вопрос! Здравствуйте, здравствуйте, други!

Михаил стал крепко пожимать всем руки, не скрывая своего самого сердечного, хотя и несколько смущенного, состояния и напоминая видом своим гостеприимную хозяйку, застигнутую врасплох.

Мы с Анохиным знали Барановского еще по планеризму, и нам как-то непривычно было называть его Михаилом Львовичем. В войну он был заводским летчиком-испытателем. Позже по состоянию здоровья целиком переключился на инженерную работу. Страстный энтузиаст всех авиационных дел и поборник творений Семена Алексеевича Лавочкина, Михаил отличался энергией и трудолюбием.

— Ну, товарищи, — включился Миша, — надеюсь, и вам придется полетать на этом аппарате?

Его расширенные добрые глаза попробовали оценить, каково наше первое впечатление о машине, в которую он, вне всякого сомнения, уже был влюблен и, как влюбленный, не замечал в ней ни слишком раскосых «глаз», ни голенастых "ног"-жердей в огромных колесах, как в бутсах сорок пятого размера, ни слишком даже выразительного «носа».

— Поглядим, Мишенька, поглядим… какова она будет в деле, твоя «анаконда».

— Ба! Уже и прозвище прилипло! — Миша как-то еще больше засмущался. Худая, подвижная его фигура замельтешила так, будто он вдруг замерз и решил быстро разогреться.

— Ладно, начнем наш разговор…

Перед вами, товарищи, первый наш сверхзвуковой тяжелый истребитель-перехватчик, оснащенный, опять же скажу, впервые необратимым бустерным управлением, двумя турбореактивными двигателями АЛ-7 профессора Люлька и ракетным оружием типа "воздух — воздух"… Как видите, наша фирма впервые применила на боевом самолете крылья и хвостовое оперение треугольной формы. Надеемся, это позволит в перспективе достигать больших скоростей при меньшей затрате энергии…

Летчики слушали и неотрывно смотрели на Барановского. Как истинный приверженец любимой фирмы, он не пропускал возможности даже среди нас, кого, строго говоря, и агитировать было излишне, подчеркнуть приоритет примененного на самолете того или иного новшества. Все это было неоспоримым, но Миша очень заметно расставлял акценты, так, что трудно было сдержать в себе улыбку.

Рассказав о летных данных своей машины, — они, естественно, были самые передовые, о которых можно было лишь мечтать, — ведущий инженер пригласил нас осмотреть кабину.

Пододвинули стремянку — пирамидальную лестницу с площадкой наверху. Султан забрался в кабину первым. Мы сгрудились сбоку на площадке стремянки. Барановский уселся на борт с противоположной стороны.

Султан попробовал подвигать ручкой управления, педалями:

— Э! Почему тугое?

— А рули вовсе не шевелятся! — заметил кто-то.

— Я ж говорил, — воодушевился Миша, — здесь необратимое управление… Когда запустим турбины — включатся насосы гидросистемы, погонят жидкость под большим давлением, и тогда рули будут ходить за ручкой… Тут, Султан, как ты должен знать, ручка не имеет непосредственной связи с кронштейнами рулей. — Барановский лукаво заглянул в глаза Султана.

— Ах да… — протянул не слишком убежденно Султан.

— А ручка ходит так туго, потому что мы ее нарочно зажали пружинами… — Ведущий обвел всех нас тем же чуть насмешливым взглядом. И опять, обращаясь к Султану, продолжал: — Это чтоб казалось, будто управление имеет привычную тебе упругую податливость, чтоб тебя не покидала, как говорят летчики, "слитность с машиной".

— У, канальи! Хотите обмануть летуна своими пружинами? — Султан дробно засмеялся, закашлялся, как после неудачной затяжки, и, очевидно, поймав себя на мысли, что очень уж разговорился, стал вылезать из кабины.

— И обманем, Султанчик, не обижайся, — весело подхватил Миша. — Прилетишь — скажешь: "Что за дивное управление! Никогда с таким не летал. Аккордеон — не самолет!"

— Ладно… Будет трепаться, — улыбнулся Султан, — ты лучше пригляди за своим необратимым, чтоб Андрюшка не сыграл на нем.

Барановский нахмурился.

Чтоб разрядить неловкую паузу, Анохин спросил:

— Когда летать начнете?

— Недели через две.

Стали предлагать Сергею следующим сесть в кабину, он норовил пропустить других.

— А, мать моя мамочка, уговорили! — Анохин засмеялся как-то по-своему, как будто с огорчением отбрасывая в сторону всю свою деликатность, и влез в кабину.

Сперва он поерзал в кресле, прилаживаясь к спинке и не прикасаясь к управлению. Затем, с умерительной улыбкой скосив глаза, стал потирать руки, как перед стопкой горячих блинов; потом с нежностью, будто беря вилку и нож в руки, примерился к управлению и обвел глазами приборную доску, как бы прикидывая: где тут что? Где икорка, водочка, и что еще ждет его на столе? Поведение Сергея в кабине было настолько характерным, что и этого было достаточно, чтобы заметить, какой он незаурядный летчик-испытатель. Мне подумалось: "Поди, он всегда с этаким аппетитом принимается за очередной

испытательный полет".

В последующие недели самолет продолжали готовить к первому вылету, и кличка «анаконда» к новой машине прилипла напрочь. Летчик-испытатель Андрей Григорьевич Кочетков стал частым гостем в нашей летной комнате.

Обыкновенного роста, плотный, но не толстый, он приходил сюда и, очевидно, любил больше послушать других, чем сам поговорить. И надо сказать, главное из того, что его коснется, я узнал многие годы спустя. Тогда же мы с ним лишь приветливо здоровались, обмениваясь двумя-тремя фразами.

Наше знакомство состоялось еще в войну. Андрей Григорьевич тогда работал в НИИ ВВС и не просто имел диплом инженера, чтоб упоминать о нем в анкетах, как иногда, чего греха таить, среди летчиков-испытателей бывает, а вел напряженную и ответственную работу один в двух лицах: и летчика-испытателя и ведущего инженера.

Из подобных ему я хорошо знал и прекрасно помню бывшего спортсмена-планериста, участника ряда планерных слетов в Коктебеле, летчика-испытателя редких качеств — Алексея Ивановича Никашина.

Никашин в войну, помимо всех других испытаний, в том числе и опытных самолетов, «заведовал» в Государственном Краснознаменном научно-испытательном институте Военно-Воздушных Сил истребителями конструктора Лавочкина и очень много приложил добросовестнейшего труда, стараясь испытать очередной лавочкинский боевой самолет, полученный от промышленности, со всей тщательностью. И так как Никашин никогда не относился к своему делу формально, будучи ведущим инженером и летчиком, хотя работы в войну было вечно невпроворот, то и отношение к нему конструкторов, в том числе и Семена Алексеевича Лавочкина, было необыкновенно добрым. Надо сказать, Семен Алексеевич был чутким, душевным человеком и относился к летчикам на редкость внимательно и человечно.

Вот и перешло после гибели Никашина в 1943 году при испытании неудачного опытного самолета конструкции Гудкова доброе отношение Лавочкина к преемнику всех дел Алексея Ивановича — инженеру-летчику Кочеткову.

Этим и можно объяснить, что, когда кончилась война и в авиапромышленности закипела страда создания новых и новейших реактивных самолетов, Лавочкин приглашал Андрея Кочеткова на испытание своих истребителей, и не однажды.

Впервые я увидел Андрея в 1944 году, когда летчиков-испытателей промышленности пригласили в НИИ ВВС на доклад

об испытаниях на плоский штопор американского истребителя Р-63 «кингкобра». В нашем институте уже было известно, что подполковник Кочетков вернулся из Америки, где провел на фирме «Белл» эти испытания.

И вот в какой-то хмурый день поздней осенью ЛИ-2 привез нас на место. А через десять минут мы уже были в конференц-зале, выделяясь среди ладно скроенных мундиров старших офицеров своими теплыми, но колючими фуфайками с воротниками до ушей и лоснящимися на рукавах штатскими пиджаками. Но скажу прямо, никто как-то не придал тогда нашему виду ни малейшего значения. Наоборот, военные и штатские летчики-испытатели весело и шумно здоровались, по-родственному колотили друг друга по плечам, шутили, пока кто-то не крикнул:

— Усаживайтесь, товарищи, начинаем!

И стало тихо. На эстраде перед громадной коричневой из линолеума доской, только что начисто протертой мокрой тряпкой, появились два офицера. Один, повыше и худощавый, — это был Федор Павлович Супрун, брат дважды Героя Советского Союза Степана Павловича Супруна, — взял со стола плакаты и стал прилаживать у доски. Другой, раскрасневшийся, с указкой, как со стеком, выступил вперед на авансцену и, чуть запинаясь от волнения, заговорил. Это и был Андрей Григорьевич Кочетков.

2. Его "королевская кобра"

Американская фирма "Белл Эйркрафт Корпорейшн" в те годы поставляла нам по ленд-лизу свои самолеты-истребители Р-39 «эйркобра».

Первые изображения «эйркобр» появились на страницах авиационных журналов перед войной и сразу привлекли к себе внимание специалистов. Самолет, несомненно, выделялся из ряда подобных по назначению своей оригинальностью и смелостью усматриваемых в нем технических идей. О самолете можно было спорить, но отрицать талантливость его создателей вряд ли кто-нибудь смог бы.

Главной новизной "эйркобры"" явилось то, что двигатель на этом истребителе был установлен не как обычно, в носовой части фюзеляжа, а в центре его, позади летчика, кабина же за счет этого оказалась несколько вынесенной вперед и помещалась перед мотором над длинным валом его, передающим вращение пропеллеру. Такая конструкция позволила придать фюзеляжу более заостренную форму, что существенно улучшало летчику

передний обзор и не препятствовало расположению в носу тридцатисемимиллиметровой скорострельной пушки.

Были у этого самолета и другие особенности, в частности трехколесное шасси с передней носовой стойкой. Тогда такое шасси было новинкой и упрощало не только взлет и посадку, но и руление самолета по земле.

Боковые дверцы у «кобры», наподобие автомобильных, удобные при посадке в кабину с парашютом и, как казалось, при необходимости покидания в воздухе, тоже были на истребителе применены впервые. Впрочем, как мы потом узнали из опыта войны, о чем в своей книге пишет Александр Иванович Покрышкин, «кобра» не терпела тех, кто покидает ее в воздухе". Она нередко ранила летчиков при этом стабилизатором. Но, если говорить совершенно объективно, прибегать к парашютам приходилось чаще летчикам «мессеров» и «фокке», тем, которые ввязывались с «коброй» в бой. По тем временам «эйркобра» обладала передовой скоростью, равной 580 километрам в час.

Были у «кобры» и недостатки. Один из них, весьма существенный, заключался в том, что этот самолет мог коварно вести себя в штопоре, особенно когда летчик попадал в штопор случайно при возвращении из боя: боекомплект снарядов был израсходован, и нос самолета значительно облегчался.

К 1944 году фирма «Белл» наладила серийный выпуск новой, модернизированной «кобры», модели Р-63 и названной «кингкоброй». Ожидались поставки этих самолетов в СССР, и наше авиационное командование, не желая, чтобы и "королевская кобра" имела тот же в отношении штопора змеиный нрав, решило направить в США летчика-испытателя, чтобы, так сказать, примериться к товару в самой лавке. Ранней весной 1944 года этот летчик в сопровождении инженера прилетел в Вашингтон.

На другой же день местная газета города Буффало сообщила: "В Буффало, на заводы "Белл Эйркрафт Корпорейшн" прибывают русские — мистер Кочетков и мистер Супрун, имея намерения испытать гордость американской истребительной авиации "королевскую кобру".

Дня через три подполковника Кочеткова и майора Супруна принял у себя в кабинете президент фирмы Ларри Белл.

Едва они уселись в кресла, не успев снять с лиц еще приветственных улыбок, как президент буквально ошарашил гостей:

— Мистер Кочетков! Я отправил вам три тысячи самолетов, как в озеро Онтарио бросил! Ничего не знаю: как они воюют, довольны ли ими ваши ре — бя — та?

Президент проговорил эту фразу со скоростью пулеметной

очереди, и Андрей со своим скромным знанием английского языка вопросительно посмотрел на Супруна. Федор Павлович, владея языком безупречно, улыбаясь, перевел.

Андрей почувствовал себя несколько сбитым с толку и вопросом Белла, на который не готов был ответить, и всем поведением президента. Впервые Андрей видел перед собой мультимиллионера, и он никак не втискивался в рамки прежних представлений Андрея о мультимиллионерах. Ларри Белл, некрупный, слегка полнеющий мужчина лет за пятьдесят, с наметившейся у висков сединой волос, скорее напомнил Андрею то ли судью на ринге, когда прозвучал гонг и схватка боксеров началась, то ли тренера футбольной команды, только что проводившего игроков на поле. Белл смотрел на Кочеткова с напряженной улыбкой и ждал.

— Мистер Белл, я могу проинформировать вас об опыте боевой работы «кобр» на фронтах, но, полагаю, вам известно, что я летчик-испытатель, а не работник штаба Военно-Воздушных Сил. Через Берингов пролив я перебрался, чтобы испытать вашу «кингкобру» на штопор… Говоря откровенно, и очень хорошее впечатление о самолете тускнеет, когда несешь гроб товарища, сбившего двадцать шесть самолетов врага, но случайно угодившего при возвращении на свой аэродром в мерзостный штопор и не сумевшего вывести из него машину. Нам, советским летчикам, очень не хотелось бы, чтобы и «кингкобра» попадала в плоский штопор так же, как и ее прародительница «эйркобра».

Пока Кочетков произносил свой монолог, Белл с величайшим вниманием рассматривал то его самого, то переводившего его Супруна. Едва Кочетков смолк, Белл настолько оживился, что вскинул даже ноги на столик, впрочем, тут же, заметив крайнее изумление Андрея, снял их и проговорил с нескрываемым энтузиазмом:

— Конечно, конечно, мистер Кочетков! Самолет к вашим испытаниям готов, и мы надеемся, что он будет вылетать из штопора, как пробка из бутылки в руках умеющего выпить.

— Отлично, мистер Белл. Мне как летчику-испытателю особенно приятно слышать это заверение.

Ларри Белл рассмеялся.

— Понимаю, мистер Кочетков хочет сказать… Как это?.. А, да: вашими усами мед пить! — Последние четыре слова Белл сказал по-русски.

Теперь рассмеялись оба гостя. Супрун поправил Белла:

— Да… Только не усами, а устами. Усы здесь, а уста вот здесь, — для наглядности Федор провел пальцем по губам.

Уловив разницу, Белл схватился за живот. Но тут зазвонил

телефон, и президент снял трубку. Постепенно остывая, Белл мало-помалу вникал в смысл речи абонента. Потом совсем серьезно сказал:

— Немедленно прекратите с ним спор, принесите извинения и попросите не составлять протокол. Берите повестку в суд и приезжайте сюда.

Белл положил трубку и пояснил:

— Это звонил ваш парень из закупочной комиссии. Он давно в Штатах, и я не совсем понимаю, зачем он затеял спор с полицейским. Ну, обогнал их машину — с кем не бывает! — только не следовало ударяться в амбицию. Они его задержали, привезли в участок. А начальник полиции тут же вызвал корреспондентов… Если дело не осложнится, через полчаса он будет здесь. А мы пока продолжим наш важный разговор… Стоп! Минуточку… — Белл лукаво взглянул на собеседников и предложил: — Давайте будем так: мне трудно выговаривать ваши сложные имена и отчества… Мистер Кочетков, позвольте называть вас просто Генри? А вас — Фред? — взглянул он на Супруна. — О'кэй?

— О'кэй! — весело согласились гости.

А. Г. Кочетков и Ф. П. Супрун на банкете у президента одной из американских авиакомпаний Ларри Белла. США. Буффало. 1944 год.

О Ларри Белле им кое-что уже рассказали в Вашингтоне. Из числа главных акционеров фирмы "Белл Эйркрафт Корпорейшн" он единственный, разбирающийся в авиации. Поэтому и избран был президентом фирмы. Еще мальчиком увлекшись авиацией, Ларри учился у Райтов, затем несколько лет работал у них мотористом. С тех пор, примерно с десятого года, Белл не расставался с авиацией. Самолетов «белл» Ларри не конструировал: за него это делали талантливые специалисты. Но как коммерческий президент фирмы «Белл» был всегда на высоте.

— Так мне не терпится, мистер Генри, — Белл затянулся сигаретой, — услышать от вас о боевой работе «кобр». Вы не можете себе представить, как мне нужны эти сведения…

— Могу вам сказать, что «кобры» воюют хорошо, и в

основном наши летчики ими довольны. Среди летчиков, одержавших немало побед над гитлеровцами в воздушных боях, есть асы…

Андрей подождал, пока Федор переведет. Белл выслушал серьезно и кивнул:

— Хотя бы…

— Ну, например, Александр Покрышкин: ко времени моего отлета сюда он сбил на «кобре» около пятидесяти немецких самолетов. Братья Дмитрий и Борис Глинки — вместе не меньше этого. Могу назвать несколько имен асов, но не располагаю точными цифрами.

— О, если бы вы знали, как все это нас интересует! — оживился президент. — Мы не можем существовать без рекламы! Вам непонятно? Мы тут же пустим пузыри… Скажите, мистер Генри, как получить из России точные данные об асах, сбивших на «кобре» много наци?

— Я думаю, надо дать телеграмму главному маршалу авиации Александру Новикову.

— О'кэй!! — крикнул возбужденно Белл. — Это дельный совет. Думаю, главный маршал вашей авиации достаточно осведомлен.

Вошла секретарь, и он быстро продиктовал ей текст. Потом спросил адрес.

Секретарь сказала:

— Мистер Белл, к вам русский.

— О! Зовите его скорей! — И доверительно пояснил, хотя гости и сами сообразили, кто это.

— Ну что? — весело спросил Белл вошедшего и пожал ему руку.

Вошедший, человек лет тридцати пяти, безукоризненно одетый, был так смущен, что не обратил внимания на соотечественников.

— Дайте мне повестку, — сказал Белл и нажал кнопку.

Через полминуты юрисконсульт, безмолвный и непроницаемый, возник у стола.

— Послушай, Джек, — обратился к нему Белл, — пошевели мозгами и сделай так, чтоб никакого суда. — И, обращаясь к нашему парню, добавил: — Вы еще не совсем знаете наши порядки. Что же у вас там вышло?

Поскольку разговор шел по-английски, Андрей не все понял. Однако общий смысл уловил.

Полицейский, привезший в участок русского, доложил, что тот наотрез отказался взять повестку в суд. Не говоря ни слова, начальник полиции позвонил куда-то, и через пятнадцать минут

помещение участка заполнили репортеры. Протокол стали составлять при них. Наш земляк понял, что дело швах, и решился позвонить Беллу, с которым он связан был делами по закупкам. Белл посоветовал извиниться, что тот и сделал. Ему вручили повестку в суд и отпустили.

— Ладно, не волнуйтесь, — очень просто, по-дружески успокоил его Белл. — Джек все уладит…

Джек молча наклонил голову и вышел. Когда Андрей и Федор стали прощаться с Беллом, тот спросил, как устроились.

— Превосходно! — в тон ему ответил Андрей. — Завтра же приступаю к изучению "кингкобры".

Вечером у себя в номере отеля Андрей Кочетков и Федор Супрун прочли в вечернем выпуске газеты коротенькую заметку, в которой приглашенные в полицейский участок журналисты сообщали об этом курьезном случае.

Суд должен был состояться на третий день, но, как потом выяснилось, не состоялся по оригинальному стечению обстоятельств.

Юрисконсульт Белла, ознакомившись с повесткой, оказывается, посоветовал нашему парню:

— Вы, мистер, сами в суд не ходите, а пошлите туда вашего человека, и пусть он заявит судье следующее: так как в повестке не указан год явки, то мистер Н. явится не сегодня, а в один из последующих годов, когда ему это будет более удобно.

В зале суда собралось множество репортеров, но судье пришлось объявить о досадном конфузе и закрыть судебное разбирательство.

На другой день одна из газет не преминула расписать и это происшествие.

Недели через три Белл встретил Кочеткова на аэродроме и спросил, как идут дела. Кочетков ответил, что нормально, что уже успел облетать подготовленный к испытаниям самолет и даже попробовал проделать штопор на нем в рекомендованном инструкцией диапазоне центровок.

— О'кэй! — ответил Белл и спросил вдруг без видимой связи, почему Андрей так скверно говорит по-английски, тогда как его коллега Фред владеет им в совершенстве.

Что касается себя, Андрею нечего было сказать, кроме святой истины. Относительно Фреда он не счел нужным вдаваться в объяснения и поэтому ответил:

— Мистер Белл, мы оба с Фредом учились языку в академии. Очевидно, Фред оказался способнее: английский язык мне давался на редкость трудно.

Белл не счел нужным подвергать сомнению такой ответ и,

вдруг вспомнив что-то, потускнел.

— Вы не знаете, Генри, — спросил он, — почему до сих пор я не получил ответа из Москвы от мистера Новикова?

— Полагаю, мистер Белл, просто руки не доходят.

— Скажите, — взглянул серьезно американец, — а если дать телеграмму с таким запросом Сталину?

— Я думаю, мистер Белл, Сталин чрезвычайно занят…

— А вы не могли бы подсказать, к кому еще следует обратиться, чтобы срочно получить ответ на интересующий нас вопрос?

— Мне кажется, можно запросить министра внешней торговли Анастаса Ивановича Микояна.

— Отлично! Его адрес?

— О! Это очень просто: Москва, Кремль, Анастасу Микояну.

Прошло еще несколько дней, и однажды Андрей, развернув газету, увидел во весь разворот кричащий заголовок:

"Истребители «эйркобра» — лучшие в мире!"

И следовало пояснение:

"Пятнадцать советских асов, воюющих на «кобрах», сбили пятьсот самолетов нашего общего врага — фашизма! Покрышкин, Глинка, Глинка, Речкунов, Клубов, Федоров, Труд, Трофимов…"

Далее подробно и очень доброжелательно рассказывалось о боевой работе советских летчиков, об их героизме, о преданности боевому долгу и Родине.

Между прочим, в статье говорилось, что русским летчикам, очевидно, свойственна совершенно непонятная для американцев и весьма преувеличенная скромность. Так, прибывшие недавно на заводы фирмы «Белл» русские летчики А. Кочетков и Ф. Супрун заявили корреспондентам, что они крайне заняты делом, что они приехали сюда работать, а не разговаривать, поэтому и отказались дать интервью о своей предстоящей испытательной работе".

Андрей досадливо покривился и протянул газету Супруну, ткнув пальцем.

Федор пробежал строки.

— Да, получилось не лучшим образом… Но мы еще исправимся, надеюсь. У нас еще, полагаю, будет что им рассказать…

А. Г. Кочетков в кабине «кингкобры» перед испытанием на штопор. США. Буффало. 1944 год.

"Эйркобра", как уже говорилось, имела свойство при допущении ошибки со стороны летчика и предельно задней центровке, то есть когда комплект снарядов был израсходован, а центр тяжести при этом сдвигался назад, входить в плоский штопор и не выходить из него.

Именно с такой центровкой и осталось Андрею провести испытание «кингкобры», чтобы убедиться в том, что новая машина, по заявлению фирмы, в плоский штопор не входит.

Полет был назначен на утро 29 апреля 1944 года.

Андрей пристегивался ремнями, когда к нему на крыло прыгнул летчик-испытатель фирмы Боб Пирс, эадорный красивый малый, и предложил сфотографироваться.

И хотя Кочетков уже был всецело занят в мыслях предстоящим сложным полетом, он не счел возможным отказаться от предложения. Заставив себя улыбнуться, он махнул рукой, мол, давай!

Фотограф так и запечатлел этот момент. Затем Боб Пирс помог Андрею закрыть дверцу, прилепил к ней на счастье жвачную резинку и, крикнув неизменное "о'кэй", спрыгнул с

крыла. Негр-механик, стоявший впереди, показал пальцем вверх, и Андрей включил стартер. Через пятнадцать секунд двигатель «алиссон» в 1650 лошадиных сил уже жужжал за его спиной мягко и бодро, и Андрей, сняв самолет с тормозов, порулил к старту. Еще через минуту «кингкобра» оторвалась от земли.

С высоты 4 тысяч метров Андрей видел почти под собой дымящиеся трубами заводы Буффало, замысловатые переплетения дорог предместья, зеленеющие всходами поля, справа — два огромных озера, соединенных речкой. За несколько полетов он уже привык к этому ландшафту. Самолет продолжал набирать высоту и направлялся к намеченной по карте точке в зоне.

"Надо начинать!" — скомандовал он себе, прибрал мотору газ и огляделся по сторонам. Самолетов нигде не было видно, под ним расстилались поля. Андрею показалось, что он четко ощущает свой пульс в висках. А может, это был нервный пульс машины?

Прищурившись на солнце, Андрей стал медленно выбирать ручку на себя, гася скорость. Мотор и самолет совсем притихли. Стрелка указателя скорости все торопливей склонялась влево.

И самолет сам по себе, затрепетав весь, как в агонии, рухнул на нос…

Андрей ощутил в животе тошнотворную легкость отрицательной перегрузки, но ремни плотно держали его за плечи. Острый нос машины, клюнув вниз, стал почему-то раскачиваться из стороны в сторону. Затем самолет крутанулся резко влево и стал приподниматься, чтобы в следующий момент снова рухнуть. И эти следующие один за другим резкие рывки с взметанием носа то вверх, то вниз становились сильней и чаще. Андрей попробовал отдать ручку от себя… Самолет, приподняв очередной раз нос почти к самому горизонту, уже не рухнул, а, как бы угодив в смерч, закрутился сильнее…

"Так и есть! Плоский штопор!"

Да, сомнения больше не оставалось: «кингкобра» плоско штопорила. Андрей знал, что если она поведет себя в штопоре, как и ее предшественница «эйркобра», придется с ней расстаться.

Стрелка альтиметра поползла вниз, и горизонт мчался каруселью перед глазами летчика. Он попробовал сперва выводить стандартным методом: отклонял педаль руля направления против штопора, затем энергично и даже резко отдавал ручку руля высоты от себя. Самолет не реагировал на его движения. Рули казались дряблыми, легковесными, и от ручки и педалей не было ни малейшего ощущения сопротивления.

Потом Андрей попробовал выводить с помощью мотора. Он

знал, что на некоторых самолетах это получалось, и надеялся, давая газ мотору, создать рулям лучшую обдувку потоком воздуха. Но нет. Мотор ревел так, будто самолет находился на земле и под колесами у него стояли упорные колодки. Винт молотил воздух словно бы не лопастями, а палками.

Самолет падал, плоско вращаясь…

При описании таких моментов очень соблазнительно прибегнуть к острой психологической метафоре. Ну, скажем, так: с кружением земли перед глазами летчик вдруг замечает, что будто перед ним разматывается, страшно уменьшаясь в диаметре, клубок его мятежной жизни.

Но нет. Ничего подобного, и даже самые лучшие фрагменты из его жизни Андрею в голову не пришли. В эти напряженные секунды он видел под собой вполне реальную и мчащуюся по кругу землю. Чужую, не свою.

Страшно ли было в этот момент? Волновался ли?

У него осталось твердое убеждение, что ничего этого он не ощущал. Мысли были предельно ясными, и он помнил, что контрольно-измерительная аппаратура записывает все его действия, поэтому особенно следил за четкостью своих движений рулями и все ещё пробовал выводить.

Но созревшее в нем решение утвердилось бесповоротно в момент, когда стрелка высотомера бодренько перевалила через индекс последней тысячи метров и полезла к девятистам.

"Пора!" — крикнул он себе и левой рукой рванул красную ручку- дверь улетела. Андрей согнулся весь в комок, выжал себя руками, ногами и оказался на крыле, но его не смахнуло с крыла, как соринку, а прижало к поверхности крыла, и пришлось приложить немалое усилие, чтобы увидеть над собой голубое небо и свои в грубых башмаках, семенящие, как на велосипеде, ноги. Он поймал на груди кольцо и, отсчитав до десяти, рванул…

Опустился он недалеко от рухнувшего самолета.

Андрей уже успел свернуть в клубок парашют, когда к нему подбежал какой-то фермер.

Фермер был очень возбужден, вероятно, подобного зрелища он никогда раньше не видел. Поняв, что летчик невредим, он стал делиться своими переживаниями:

"Кингкобра" после падения в плоском штопоре. США. Буффало. 1944 год.

— Вижу, падает самолет, мне показалось- на мой дом! Я сначала обрадовался, но самолет угодил в мусорную кучу… Вот досада!

Андрей изумился:

— Да ведь ваш дом был бы разрушен!

— Э-ге! — усмехнулся лукаво фермер. — Мой дрянненький домишко застрахован, и авиакомпании «Белл» пришлось бы раскошелиться и построить мне дом получше! Такой, какой бы я захотел.

— А если бы вы не успели убежать? — спросил Андрей.

Фермер чуть переменился в лице:

— Я как-то об этом не подумал.

В этот момент, как из-под земли, вырос человек с фотоаппаратом:

— Самолет фирмы «Белл»? «Кингкобра», не так ли?

Андрей ответил, что никаких подробностей он сообщать не будет, это на фирме не принято.

Американец попросил Кочеткова назвать себя и записал в свой блокнот его фамилию.

Затем они подъехали на «джипе» к тому, что осталось от "королевской кобры". Плоскости крыльев расплющились, от фюзеляжа осталась груда искалеченного металла, сравнительно хорошо уцелел хвост.

Вскоре на месте происшествия появились представители фирмы, несколько ученых-аэродинамиков и с ними вице-президент фирмы Джонсон.

Они радостно приветствовали Андрея, без видимого

сожаления осмотрели самолет и предложили ехать в ресторан, чтобы отметить это событие, то есть удачный прыжок.

Андрей улыбнулся про себя, что практика отмечать всякие подобные «острые» дела имеет международный характер. Они сели в автомобиль и помчались в город.

Летчик подробнейшим образом рассказал, как у него все получилось и о своих наблюдениях за поведением машины в плоском штопоре. Кое-какие ленты записей приборов сохранились, и это облегчило ему задачу.

Тут же, на белоснежной крахмальной скатерти, ученые стали рисовать графики устойчивости и управляемости машины. И пока жарился бифштекс, удалось общими усилиями установить, что «благополучной» в отношении штопора «кингкобра» остается только при нормальной центровке.

За кофе договорились об основных доработках новой машины и, в частности, о сдвиге главной пушки несколько вперед. Затем Андрея поздравили с принятием в почетные члены "Катэрпилляр клаб" и прикололи к галстуку золотую гусеницу. Такие заколки, как вы помните, вручались летчикам, спасшимся на парашюте системы «ирвинг».

На другой день в газетах появилось сообщение, что "разбившийся вчера самолет «кингкобра» принадлежал фирме «Белл» и что летчик, спасшийся на парашюте, мистер Кочетков, заявил, что никаких подробностей сообщить не может, так как это не принято на фирме".

Прочтя в тот же день сообщение, Ларри Белл пригласил к себе Кочеткова и сказал:

— Вы молодец! Наш бы летчик разболтал все во всех подробностях, уж, поверьте, не пожалел бы красок! И все это бы вылезло на страницы газет.

Что же касается «кингкобры», мистер Генри, уверяю вас, мы самым срочным образом разработаем ряд мероприятий по сдвигу центра тяжести вперед. Первые поставки «кингкобр» в СССР будут продолжены пока в прежнем виде, но мы строго оговорим в ограничениях, чтобы масляный бак, который помещается в хвосте самолета, заполнялся бы не полностью, а лишь наполовину. Масла вполне хватит, а центровка будет в пределах 28 процентов. Фирма благодарна вам за испытания и намерена подарить вам фотоальбом о времени, проведенном вами здесь, у нас. Еще, Генри, прошу вас облетать десятитысячную «кобру»… Завтра у нас праздник, и мы приглашаем вас с Фредом на банкет, чтобы выпить за дружбу русского и американского народов.

3. Приключения дипкурьера

В конце августа дела на фирме кончились, и Кочетков с Супруном прибыли в Вашингтон, чтобы оттуда отправиться на Родину.

Перед отлетом наш представитель посольства спросил Андрея:

— Вы не станете возражать, если мы отправим с вами дипломатическую почту? — И, видя нерешительность подполковника, добавил: — Мы привезем два чемодана, дадим вам охранную бумагу, а вы по приезде в Москву на Центральный ходынский аэродром сдадите чемоданы представителю МИД — он вас встретит.

Андрей подумал: "Что, собственно, особенного? Самолет "Дуглас Си-47" закуплен для СССР, пассажиры — все советские граждане, возвращающиеся из США, и только поведут его до Аляски два американских летчика…"

— Что ж, ладно, тащите ваши чемоданы, — согласился Кочетков.

В Грейтфалсе, на первом же аэродроме у канадской границы, едва их самолет приземлился, явились полицейские и с ними какие-то гражданские лица. Началась проверка документов.

Поинтересовались чемоданами Андрея; выяснили, что в них дипломатическая почта. Андрей заторопился показать охранный документ, но это не уменьшило интереса проверяющих к чемоданам.

Потом Андрей, вспоминая нюансы этого досмотра, подумал, что, наверно, он по неопытности выразил на своем лице беспокойство. Однако чиновники не стали настаивать на осмотре чемоданов и отбыли восвояси.

Прибыл представитель аэропорта и сказал, что самолет, к сожалению, задерживается из-за скверной погоды и останется здесь ночевать. В отеле пассажирам забронированы места, и они могут ехать отдохнуть. Самолет будет опломбирован, так что отдыхать могут все спокойно.

Выслушав это сообщение, Андрей тут только понял, за какое дело он взялся. Но делать нечего, нужно было что-то предпринимать.

Пока пассажиры собирались в гостиницу и копались в своих вещах, Андрей сказал одному из спутников нарочито громко, что в гостиницу не поедет, а заночует у нашего консула Котикова, который приглашал его к себе на случай, если он будет пролетом в Грейтфалсе.

Задержавшись в багажном отделении, Кочетков подождал, когда дверь плотно закрылась за последним из пассажиров, и услышал, как ее стали пломбировать снаружи.

Чтобы не стучать сапогами, он снял их и двигался по салону в носках. Разыскав в хвосте самолета чехлы, завернулся в них, положил под голову пистолет и карманный фонарь и заснул. Андрей допускал, что пассажиров отправили в гостиницу на ночлег неспроста.

Сперва он как будто уснул крепко, но предчувствие чего-то неладного заставило его последующие часы провести в полудреме.

Казалось, ночь тянется бесконечно…

Какой-то шорох заставил его вскочить.

Нет, он не ошибся. Снаружи самолета он различил приглушенные голоса, шаги у двери, кто-то стал открывать замок.

Андрей прыгнул вперед в тот момент, когда дверь распахнулась, и направил в ее проем луч фонаря и пистолет.

Ошарашенные неожиданным его появлением, ночные визитеры в испуге отшатнулись, а он в чудовищной аффектации заорал:

— Груз дипломатический, принадлежность Советского Союза, охраняемый! Стреляю без предупреждения в того, кто сделает первый шаг в самолет!

Все замерли.

Кочеткову показалось, что эта немая сцена продолжалась нестерпимо долго. Но те, внизу, у двери, очевидно, были настолько застигнуты врасплох его внезапным появлением, его бешеным, даже фанатичным криком, что не могли ни обрести дар речи, ни придумать что-нибудь приличествующее случаю. В безмолвии кто-то из них толкнул дверь, и она захлопнулась.

Андрей чуть отпрянул в сторону, но все еще стоял с тем напряжением, которое могло привести его в любой момент к смертельной схватке. Он понимал, что «публика» там, за дюралем, может одуматься и взять его на «абордаж»… Но, очевидно, на этот счет она не имела никаких указаний… И вот шаги и разговоры стали удаляться.

Утром, когда к самолету подъехал автобус с пассажирами и экипажем, тут же появился представитель администрации и, пребывая в очень раздраженном состоянии, объявил, что самолет неправильно оформлен и в Советский Союз не пойдет. Вещи подлежат немедленной выгрузке. Позже будет дан другой самолет, который и повезет советских граждан дальше.

Пришлось какое-то время ждать. Потом сказали, что можно грузиться. Андрей, прикованный к своему нежданно-негаданному грузу, уже не отходил от него ни на шаг.

Самолет оказался таким же Си-47, как и предыдущий, и, не будь у него пяти других цифр в желтеньком заводском номере на

хвосте, можно было бы подумать, что это тот же и что все это дело было затеяно шутки ради.

Но вот моторы запущены, стали выруливать. Андрей смотрел через иллюминатор на умытую дождем буйную траву. Вихрь от моторов расчесывал ее, взбивая волнами, теребил. Рулить пришлось довольно долго: старт почему-то начинался в самом центре поля. Наконец самолет остановился, замер на несколько секунд, потом моторы взревели, и машина стала разбегаться.

Потому как при разбеге летчики совершенно не подняли хвост, и самолет еще без должной скорости стал «козлить», Андрей понял, что дело начинается неладно, и, приплюснув нос к стеклу, старался заглянуть, что там у них впереди. До сознания сперва дошло, как дико вдруг, форсажным режимом взвыли моторы, и в следующий момент, отчаянно подпрыгнув, самолет повис над глубоченным оврагом, обрыв которого шмыгнул под крыло… Даже привыкший к неожиданностям в полете, Андрей почувствовал, как отделяется от сиденья; он стал шарить руками по окантовке иллюминатора, чтобы ухватиться за что-нибудь.

Оказавшись в воздухе без скорости, самолет стал проваливаться, и Андрей теперь отчетливо видел, что противоположный край оврага возвышается в каких-нибудь ста метрах перед самолетом!..

Но, видно, еще не пробил для них урочный час. Самолет, все так же отчаянно звеня надрывающимися моторами и резонирующей обшивкой, каким-то образом выкарабкался на уровень бугра, причесал ветром кудрявую низенькую поросль и повис, почувствовал наконец крыльями уплотненную небольшой скоростью опору.

Андрей разжал стиснутые до хруста зубы и кончиком языка провел по высохшим губам.

Ревя всем напряжением своих «райт-циклонов», самолет вздрагивал в чуть возмущенном воздухе, набирая метр за метром высоту… Еще несколько секунд, и стало ясно, что, во всяком случае, если он и упадет, то не сейчас, не в сей момент!

А то, что они должны были обязательно упасть, было предрешено еще там, на земле… Андрей мог об этом пока смутно догадываться, но с дальнейшим ходом событий это впечатление проявлялось в его сознании все отчетливей, ясней.

Секунд через тридцать пилоты, обретя дар речи после оврага, стали ругаться между собой. Второй пилот стал стучать чем-то по рычагу уборки шасси: рычаг этот находился позади его кресла почти в самом проходе в рубку экипажа и был хорошо виден из салона через распахнутую дверь. Андрей встал и двинулся к рубке, чтобы в этой ситуации понять, в чем дело.

Ну конечно!.. Левая нога шасси убралась, а правая, очевидно, зависла в полуубранном состоянии: об этом говорила потухшая зеленая лампочка на приборной доске и незагоревшаяся красная. Рычаг уборки шасси заклинил, и правый летчик, молодой парень, тщетно пытался его сдвинуть. Самолет, и без того перегруженный, тем более скверно набирал с провисшей ногой высоту и скорость.

Андрей встал в проходе. Левый летчик, обрюзгший и какой-то неухоженный пожилой человек, настолько напряженно стискивал руками штурвал, что Андрею стало ясно: это не только крайне неопытный командир, но и случайный здесь, на борту. Вцепившись в баранку и нервически шевеля ее, "командир корабля" даже не обернулся, чтобы посмотреть, кто стоит позади него в проходе.

— Надо садиться обратно! — буркнул он резко, выдавая свой крайний испуг. Второй пилот вопросительно посмотрел на авиационного подполковника, с инспекторским видом стоящего в проходе.

— Попробуйте выпустить шасси, — посоветовал Андрей.

Первый пилот, опять же не обернувшись, смиренно махнул рукой: мол, давай!

Второй пилот опустил рукоятку шасси. Красная лампа исправной ноги тут же погасла, через пять-шесть секунд ниже ее загорелась зеленая. Справа сигнальные лампы не горели. Очевидно, правая нога шасси так и не пошевелилась.

— Надо поворачивать обратно и садиться на одну ногу в Грейтфалсе! — проговорил все в том же нервном возбуждении командир.

— Не стоит волноваться, — наклонился к его уху Андрей. — Я летчик-испытатель из Советского Союза, прекрасно знаю вашу машину, много летал на ней. Давайте следовать дальше по маршруту. За это время выработается часть горючего. Если уж придется поломать самолет, к чему же с этим торопиться? Еще успеем себе разбить носы!.. Пойдемте дальше и за это время что-нибудь придумаем, тем более вес самолета значительно уменьшится.

Андрей понимал, что ничего большего придумать нельзя… Он знал, что на следующем промежуточном аэродроме, уже в канадском городе Эдмонтоне, им все равно придется сажать самолет на одну ногу. Но он также знал, что в Эдмонтоне расположена штаб-квартира генерала, начальника американской части трассы, обеспечивающей перегонку всех самолетов в Советский Союз, и надеялся, что этот генерал — честный американец и поможет им выпутаться из трудного положения.

Еще надеялся Кочетков, что деятелям из определенных враждебных кругов будет не так сподручно продолжать их преследование в Канаде.

Словом, невольному дипкурьеру нужно было любой ценой добраться до Эдмонтона.

Горючего у них было достаточно, чтобы долететь туда на пониженной скорости при неубранном шасси. Тон Андрея успокоил незадачливый экипаж. Командир еще раз нервно махнул рукой и приказал второму настроить радиокомпас на Эдмонтон. Тот покрутил ручку, но раньше, чем он что-нибудь понял, Андрей увидел, что РК неисправен.

Поняв новое осложнение, экипаж снова забеспокоился, и командир было уже накренил машину, чтобы поворачивать, но Андрей тихо и с улыбкой сказал ему:

— Командир, вы такой старый воздушный волк, а переоцениваете сложность ситуации. Дело пустяковое, пойдемте визуально под облаками. А?.. Ну вот и порядок!.. А там, в Эдмонтоне, если заночуем, я вам обещаю — преотлично выпьем!

Последнее, как показалось Андрею, существенно прибавило решимости старому волку, и он, подобравшись под кромку облаков, пошел вперед. С борта виднелась шоссейная магистраль, и Андрей стал помогать экипажу в уточнении маршрута по карте. Постепенно в рубке все успокоилось, и через три часа они увидели впереди аэродром Эдмонтона. Посадочные знаки были выложены, и Андрей, заметив, что командир стал снова нервничать, сказал:

— Садитесь так, как если бы у вас шасси было исправно. И все будет о'кэй! — Андрей понимал, что в том состоянии, в котором находится этот человек, да и при его, несомненно, ничтожном опыте пилотирования такого самолета, как Си-47, ни в коем случае нельзя советовать, чтобы он садился с креном в сторону исправной ноги; обязательно трахнется крылом, и тогда от них останутся головешки…

"Кто он такой?.. — продолжал раздумывать Андрей, когда пилот примеривался зайти против ветра. — Должно быть, отыскали его где-нибудь в пивной, посулив крепкий куш за этот рейс. И очевидно, работу, хотя и были уверены, что платить никому не придется".

— Так, так, спокойней! — подбадривал Андрей, — Отлично планируем, расчет хоть куда!.. Подтяните слегка моторами… Ну, ну, еще… Вот, вот… Совсем отлично… Нет, нет, покуда рано… Теперь давай щитки! — крикнул Андрей второму пилоту. — И выключай моторы!

Машина приближалась к траве, когда второй пилот выключил

«лапки» зажигания. Это оказалось предусмотрительно, так как совсем дошедший в крайнем нервном напряжении первый пилот в следующую секунду так трахнулся единственным колесом о землю, что Андрей, конечно, не удержался на ногах, если бы не повис на поручнях в проходе. «Дуглас» сделал устрашающий скачок, замирая, покачался слегка в воздухе, как мяч, подпрыгнул еще несколько раз и покатился… на колесах!

Не веря глазам своим, Андрей уставился на обе зажегшиеся зеленые лампочки на приборной доске и ощутил под ногами мягкое покачивание катящейся на обеих ногах машины.

Все трое молчали, как бы боясь спугнуть сотворение чуда, но когда самолет совсем замедлил бег и, заскрежетав тормозами, остановился, переглянулись. На лицах отразилось наплывающее счастье. Потом оба американца вскочили и стали молотить друг друга по плечам. Они были так заняты друг другом, что забыли про Андрея. А он вышел в салон и крикнул на ходу пассажирам:

— О'кэй! — хотя мог сказать и по-русски — все в порядке!

"Нет, право, недаром говорят: дуракам счастье!" — подумал он о пилотах.

Каково?! Надо ж было этому бедняге так трахнуться единственной ногой!.. Ну разве это не чудо, что от перегрузки и сотрясения вывалилась и неисправная нога!.. Нарочно не придумаешь… чтобы задний ломающийся подкос, повисающий секундой раньше ноги, тут выпрямился под своей тяжестью и стал в распор, образовав замок!.. Ну повезло!

Тем временем пилоты запустили моторы и не торопясь двинулись к зданию аэропорта.

Андрей, беспокоясь за сохранность вверенных ему чемоданов, решил с Супруном немедленно разыскать начальника перегоночной трассы, генерала, о котором ему уже приходилось слышать в Вашингтоне.

Генерал, к счастью, оказался на месте и принял советских летчиков тут же. Не надеясь на свою английскую речь, Андрей попросил Супруна рассказать все.

Генерал оказался веселым и жизнерадостным человеком. С нескрываемым интересом он слушал Супруна и временами понимающе смеялся. Как истый оптимист, он, видимо, рассуждал так: "Раз все хорошо кончилось — надо только радоваться и смеяться".

Когда рассказ дошел до точки и самолет покатился по его аэродрому, генерал вскочил со стула и крепко двинул Андрея своей воинственной десницей по плечу:

— Поздравляю вас, подполковник! Бьюсь об заклад: они хотели сыграть с вами скверную шутку!.. Посудите сами, —

продолжал генерал, — задумано было так, что эти кретины-пилоты угробят вас в овраге, начав взлет с центра поля… Но расчет был и на то, если бы они вдруг взлетели. Тогда из-за неисправности шасси они все равно должны были сесть обратно и подломать самолет. Ну, в этом случае налетели бы всякие там пожарники, стали бы растаскивать все, тушить, спасать… И уж конечно, мистер Кочетков, вашим бы чемоданам тогда не поздоровилось!

Ну вот что, — генерал вдруг стал совершенно серьезным. — Я дам вам своего шеф-пилота! А вы, подполковник, сами полетите вторым… Не возражаете? О'кэй! А тот экипаж я сниму и отправлю назад. Пусть они уж сами снимают с этих идиотов скальпы. Что же касается самолета, сейчас мы его осмотрим и исправим. Там, очевидно, все на виду…

Шеф-пилот генерала оказался действительно на высоте, неисправность быстро устранили, американцы не сочли нужным сказать, что же там было, «Дугласу» дали старт в тот же день, и он вполне уверенно взял курс на север. Впереди были Аляска, Берингов пролив, Чукотка, Камчатка и вся бескрайняя Сибирь. Самолет летел дальше без всяких приключений, чтобы опуститься наконец на Центральный аэродром в Москве.

Едва самолет подрулил, кто-то заглянул в салон и спросил:

— Андрей Григорьевич Кочетков здесь?

— Да, вот он я, — проговорил Андрей не без облегчающего душу удовольствия. — Вы не из МИДа?

— Так точно!..

— Вот. Принимайте два этих чемодана. И бумагу к ним.

— Ну и отлично! Начальник связи просил вас поблагодарить. Надеюсь, вам они не доставили хлопот?

— Не стоит говорить… Все это пустяки. Проверьте получше пломбочки.

— Уже!

— Тогда будьте здоровы.

— Спасибо. Желаю здравствовать, Андрей Григорьевич… Вы как?

— Да ничего, не беспокойтесь, доберусь. Москва — она родная.

4. Затягивание в пикирование

С точки зрения пассажира, все аэродромы до неправдоподобия похожи. Из иллюминатора подруливающего самолета может показаться, что вы вовсе и не улетели никуда… Так, покружились несколько часов и сели на то же поле. Трава будто бы та же, и край убегающей бетонной полосы тот же, те же стыки плит, залитые асфальтом. Вдали приземистые здания и самолетные хвосты.

Только очутившись на троллейбусной остановке на Ленинградском шоссе, Андрей Кочетков вдруг со всей остротой ощутил себя снова в родной Москве. Он поймал себя на том, с каким чуть ли не детским умилением любуется знакомой ему белой вязью по красно-кирпичным стенам Петровского дворца: "Ведь эти стены мне так близки!.."

Здесь до войны учился он в Военно-воздушной академии. В старинном здании все как прежде. Узкие кривые коридорчики, прорези окон, как в монастыре. А эти липы вокруг!.. Показалось странным, что раньше он никогда не разглядывал их вот так. Макушки уже кое-где тронуты сентябрьской желтизной. Он подавил в себе желание перейти дорогу и прижаться щекой к стволу одной из липок. Вот к той хотя бы, под ней скамейка…

Между тем на остановке собирались люди. Андрей переключил внимание на них. Лицо его светилось необыкновенной радостью. Казалось, счастье вот-вот выплеснется наружу.

Но подкатил троллейбус, и толпа пришла в движение. А Кочетков все с той же счастливой улыбкой пропускал пассажиров вперед. И ему хотелось крикнуть: "Если б вы только знали, как я соскучился по вас там, в Штатах!"

На другой день они встретились с Федором Павловичем Супруном у себя в институте.

К вечеру уже был подписан приказ о том, что оба возвратились из командировки и приступают к своей обычной испытательной работе. Шла война, и об отдыхе не могло быть и речи.

А поздней осенью того же сорок четвертого года, когда оба летчика-инженера готовились к обстоятельному докладу о своей поездке в США, передовые части Западного фронта обнаружили на отбитом у врага аэродроме секретнейший самолет гитлеровцев — «Мессершмитт-262». Турбореактивные двигатели его, их было два под крылом, и они представляли собой главную и в высшей

степени любопытную новизну, оказались сплошь забиты землей. Очевидно, что-то помешало немцу выпустить шасси, и он пропахал двигателями поле.

Этот важный трофей был немедленно доставлен в центр, и специалисты сразу же принялись за его изучение, восстановление и отладку.

К этому времени о данном секретнейшем оружии рейха уже имелись некоторые разведывательные данные. Во второй половине сорок четвертого года и с фронтов стали поступать сведения о диковинном самолете.

"Едва мы зарулили машины на стоянки, — вспоминает Александр Иванович Покрышкин,[7] — как послышался свист. Прямо на нас с высоты стремительно пикировал какой-то двухмоторный самолет. Что за невидаль? Неимоверная скорость, неизвестный профиль… Но рассматривать его было некогда: он уже открыл огонь. Я бросился к своему самолету. Чужак вышел из пикирования над самыми стоянками, на соседнюю машину упало несколько гильз от его снарядов".

И далее:

"О новом появлении реактивного «мессера» нам сообщили вовремя. Пара наших истребителей, ведомая Табаченко, бросилась ему наперехват. Но не тут-то было. Скорость у фашиста около восьмисот километров в час. Преследовать его совершенно невозможно. Если таких самолетов у противника много, они доставят нам много хлопот".

К счастью, этих самолетов у врага были считанные единицы. И хлопот особых на фронтах они нам не доставили. Скорей немцы сами имели от них немало неприятностей.

Как уже было известно из разведывательных данных, эти самолеты еще при испытаниях подвержены были какому-то страшному самопроизвольному затягиванию в пикирование. На опытном заводе у Вилли Мессершмитта разбилось несколько первоклассных летчиков-испытателей.

Но поскольку Гитлер обещал своим потрепанным дивизиям на восточном фронте помощь в виде новейшего и непобедимого оружия, «мессер-262» был пущен в серийное производство с невыясненным до конца коварным свойством. Чтобы предостеречь своих военных летчиков, немцы строжайшей инструкцией ограничили на этой машине скорость, особенно на высоте, близкой к «потолку» самолета. Категорически запрещалось разгонять самолет на максимальную скорость под страхом полной потери управляемости. Однако продолжающаяся гибель кавалеров Рыцарских и Железных крестов по каким-то таинственным, чуть ли не мистическим причинам стала

отпугивать боевых летчиков от реактивного «мессершмитта».

Но обо всем этом мы узнали уже после войны, когда к нам попали секретные документы. В период же подготовки нашими специалистами упомянутого трофейного «мессера-262» к подробнейшим летным исследованием, на которые ведущим летчиком-испытателем был назначен Андрей Григорьевич Кочетков, ничего об этих важных летных ограничениях и об особенностях этого, во многом принципиально нового самолета нам не было известно.

Для Кочеткова его назначение на трофейный реактивный самолет не было неожиданностью. Узнав о подготовке машины к полетам, он сам предложил начальнику летной части НИИ ВВС Петру Михайловичу Стефановскому свою кандидатуру для проведения испытаний. И Петр Михайлович согласился, тем более что Кочетков, будучи в США, имел возможность познакомиться с первенцем американского реактивного самолетостроения, с маленькой турбореактивной машиной «эйркомет», внешне похожей на планер. С довоенного времени в ряде стран Европы велись изыскания в области реактивного движения. Все они опирались в той или иной степени на теоретическую базу Циолковского. У нас в Союзе были известны работы Цандера, Королева, Исаева, Болховитинова… В 1937 году был запатентован проект турбореактивного двигателя инженера Люлька, по сути, предопределивший принцип современного ТРД. Кое-какие сведения поступали и о работах в этой области итальянских, английских и немецких инженеров.

15 августа 1945 года Андрей Кочетков вылетел на "сверхсекретном оружии" уже не существовавшего к этому времени рейха и таким образом стал первым советским летчиком, поднявшимся на самолете с турбореактивными двигателями. Потом изо дня в день пошли доводочные и постепенно усложняющиеся полеты. А в общем испытания проходили нормально, и Андрей довольно быстро освоился с этой брусковатой, похожей на ящерицу машиной.

И вот настал день, когда он получил задание достигнуть возможно большей скорости на высоте одиннадцати тысяч метров.

Кочетков набрал эту высоту и, сбалансировав стабилизатор самолета на подъеме так, чтобы ручка управления не тянула руку вниз, стал плавно увеличивать скорость в горизонтальном полете. Турбореактивные двигатели «юмо» свистели по бокам кабины, раздражая высоким тоном.

Андрея насторожило одно явление.

По мере нарастания скорости ему сперва приходилось все

больше давить правой рукой на ручку управления, прилагая усилие от себя, и это было вполне привычно и обыкновенно. Но с какого-то момента внушающая доверие упругость ручки заметно ослабла, в то же время скорость продолжала возрастать. Впечатление создалось такое, будто за спиной летчика кто-то встал со своего места в хвосте и постепенно перемещался вперед, изменяя положение центра тяжести машины. Это обстоятельство, само по себе настолько новое и ранее ни на одной машине им не испытанное, было воспринято с неприятным удивлением. Захотелось даже обернуться на хвост и посмотреть: нет ли там чего-то инородного?.. Но позади него на одноместном самолете никого не было, да и быть не могло.

Так как изменение усилий на ручке происходило постепенно, летчик через несколько секунд успокоился и стал, не отрывая взгляда от указателя скорости, прикидывать в уме, какова у него в данный момент истинная скорость с учетом поправки на высоту и сжимаемость воздуха. По грубой прикидке получалось свыше восьмисот.

И тут ручка управления внезапно перестала давить на руку, неожиданно приобрела как бы невесомость, а затем стала будто наливаться свинцом и тянуть руку вперед, к приборной доске. Это обстоятельство было уже совершенно из ряда вон выходящим.

Как ни готовил он себя ко всяким неожиданностям, это впечатление оказалось настолько неприятным, что Андрею показалось, будто рычагами управления действует кто-то помимо него, при этом хочет опрокинуть самолет вниз отвесно на нос!.. Андрей даже сделал рефлекторное движение левой рукой, сняв ее с секторов управления двигателями, чтобы помочь правой руке удержать вдруг сильно потяжелевшую ручку… Но тут, повинуясь какому-то удивительно счастливому наитию, в котором он и сам позже не мог вполне разобраться, он вернул левую руку на место, обхватив кистью желтые «бочонки» секторов подачи топлива.

Теперь он и впрямь ощутил, будто с каждой секундой по мере все возрастающей скорости, которую показывала тоненькая стрелка указателя, подрагивая от деления к делению и склоняясь вправо, — этот мрачно-зеленый, трехгранный, как напильник, нос «мессера» все больше наливается свинцом и все сильнее и сильнее повисает на ручке управления, ее становится невмоготу держать, вытягивать на себя одной рукой.

Но как ни тяжело было тянуть эту костенеющую ручку, он упрямо хотел еще потерпеть хоть полминуты, чтобы дождаться, пока стрелка указателя скорости наконец остановится и покажет максимальную скорость, которую способен развить этот удивительный трофейный самолет. Воли у летчика было

достаточно. Он не мог знать, что всего лишь пять секунд отделяют его от момента опрокидывания машины в отвесное и неуправляемое пикирование!

Да, коварный «мессер» чуть было не «подловил» и Кочеткова, как в свое время «подловил» многих немецких летчиков. Он и «подловил» бы его, вне всякого сомнения, если бы летчик предусмотрительно не держал левую руку на секторах управления двигателями. Это его и спасло.

Когда в конце последней, четвертой, секунды машина было ринулась на нос, он сумел одновременно, с огромным усилием стиснув до боли зубы, вытянуть почти полностью ручку на себя и быстро убрать левой рукой тягу обоих двигателей, переведя секторы на холостой ход.

Потом, уже на земле, когда расшифровали записи всех приборов, — стало ясно, что именно это его движение в последнюю секунду, когда он левой рукой убрал секторы газа, и помогло ему вытянуть билет со словом «жизнь». Все понимали, что на скорости около девятисот километров о спасении на парашюте не могло быть тогда и речи!.. Техника средств аварийного покидания в то время это совершенно исключала.

Но в тот момент, там, в воздухе, уже «вырубив» двигатели и вцепившись затем двумя руками в двухпудовую ручку, чтоб удержать машину, Андрей ни о чем этом не успел подумать.

Он стремился удержать качающуюся, словно на острие над пропастью, машину. И она как бы в нерешительности: "Упасть?.. Не упасть?" — некоторое время еще «раздумывала»… В эти секунды Андрей не дышал, чтоб не нарушить напряженно-шаткое состояние. Потом ему показалось, что напряжение ручки стало ослабевать, а нос и крылья становились спокойней. Он позволил себе наконец взглянуть на стрелку указателя скорости и увидел, что скорость быстро падала, она уменьшилась уже на тридцать километров. Прошло еще две секунды, и управление машины как ни в чем не бывало приобрело полностью утраченную на время чуткость, податливость и эластичность. Еще через некоторое время оба они, и Кочетков и самолет, окончательно пришли в себя. Отдышавшись вполне, Андрей проговорил вслух:

— Так вот оно… какое… это затягивание в пикирование!

И странно, эта мысль проявилась в его сознании с той спорной ясностью, в которую как-то тем меньше веришь, чем она рельефней и настоятельней только что воспринималась во всех острейших подробностях. С этими мыслями он и спускался теперь плавно с высоты, направляясь к своему аэродрому, чтобы зайти на посадку.

Что мог знать летчик-испытатель в августе 1945 года об этом

новом явлении в летании?.. Очень немногое. И главное то, что затягивание в пикирование не щадит летчиков, дерзнувших проникнуть в его тайну. Ученые, правда, были уже убеждены, что это связано с приближением волнового кризиса, изменяющего обтекание крыла при приближении скорости полета к скорости звука. Английский аэродинамик У. Ф. Хилтон, например, так объяснял тогда характер этого явления:

"При небольших скоростях полета возмущения от самолета распространяются со скоростью звука, «предупреждая» воздух о его приближении, и воздух как бы уступает дорогу самолету. При скорости полета, превышающей скорость звука, возмущения от самолета не могут распространяться вперед, воздух не может «предупреждаться» о приближении самолета, и самолет должен насильно раздвигать воздух, что требует значительно большего увеличения мощности двигателей".

В отношении же устойчивости самолета на больших скоростях и его управляемости ничего вполне определенного ученые не могли тогда еще сказать летчикам, поскольку в аэродинамических трубах того времени почти невозможно было получить хоть сколь-нибудь надежный экспериментальный материал на крошечных моделях.

В.Л.Расторгуев

И вот он, Кочетков, один из первых после тех, кто спикировал, не успев сказать ни слова… Среди них был и Григорий Яковлевич Бахчиванджи на ракетном первенце БИ-1 27 марта 1943 года, и Виктор Леонидович Расторгуев на ЯКе-"моските" с ракетным ускорителем 16 августа 1945 года. Были, очевидно, и другие.

Что и говорить, с каким огромным интересом ученые

набросились тогда на уникальный материал, который удалось получить в полете на «мессершмитте» Андрею Кочеткову, оставшись "на кончике острия" перед пикированием. Вот почему и значение его полета можно считать для авиации неоценимым!

А выяснилось из расшифровки и изучения полученных характеристик поведения машины следующее. По мере приближения к скорости звука — на высоте она, как известно, меньше, и тем скорее приближается к ней там самолет — обтекание крыла видоизменяется таким образом, что в результате точка приложения суммарной подъемной силы крыла все более и более отодвигается по профилю назад. Но поскольку положение центра тяжести самолета в этом случае остается практически неизменным, то и нарушается балансировка устойчивого режима полета. Вот тут с того момента, когда достигается достаточно большая скорость, летчик и начинает ощущать, будто нос самолета наливается свинцом, будто какой-то груз перемещается из хвоста самолета вперед.

Обо всех этих своих впечатлениях, полагаю, первым из наших авиаторов рассказал нам Андрей Григорьевич Кочетков.

Мне остается теперь извиниться перед коллегами и перед учеными-аэродинамиками за столь упрощенные и явно поверхностные объяснения всех упомянутых явлений. Становясь на эту для специалиста не допустимую стезю, мне хотелось главным образом одного: чтобы как можно более широкой публике было хоть сколько-нибудь понятно, что за проблемы привнесла с собой сверхзвуковая авиация и как авиаторам приходилось их решать.

В заключение этого рассказа скажу еще, что после этих испытаний авторитет Андрея Кочеткова вырос необычайно. И этому способствовало получение позже, но в том же 1945 году найденного нашими войсками в Германии секретного фильма под названием "Почему гибнут германские летчики на "мессершмиттах-Ме-262"?"

Когда в конференц-зале специалисты просмотрели этот трофейный фильм, стало ясно, насколько гениально Кочетков сумел выйти из этой почти стопроцентно проигрышной для него игры.

В фильме с немецкой аккуратностью точно воспроизводился полет на «мессершмитте», и, просматривая фильм, Андрей с трепетом вновь переживал напряженнейшие моменты, столь еще свежие в памяти. Он увидел, что у всех немецких летчиков одна и та же ошибка: в критический момент они снимают руку с секторов газа и потом, когда машина уже падает вертикально, не могут справиться со скоростью.

Когда в зале зажегся свет, летчики устроили Кочеткову овацию. Его поздравляли как главного героя фильма.

Прошло двенадцать лет. За это время Кочетков провел множество самых разнообразных испытательных работ. Теперь настало время продолжить начатый рассказ об «анаконде».

5. Всплеск "анаконды"

И снова мы на испытательном аэродроме. Лето 1957 года. Ясный, тихий день. Воздух ленивый. Порхают бабочки-капустницы, теряясь среди аэродромных ромашек. Тишина. Даже природа словно специально приготовилась к первому вылету опытного самолета.

Группа конструкторов и испытателей экспериментального аппарата — турболета.

Он уже вывезен к самому началу взлетной полосы. Эту новую опытную машину теперь здесь чаще называют «анаконда». Длинный фюзеляж с округлым и склоненным к земле носом, отчего слегка вздыбился и без того заметный, как парус, хвост. Треугольные крылья и рули высоты, провисшие немного, блестят на солнце зеркальной поверхностью металла. Около самолета люди, много людей. Как озабоченно снующие муравьи возле недвижной гусеницы.

По кабинам еще лазают прибористы. Летчик Кочетков и оператор Захаров, затянутые в кожу, ждут у крыла, разговаривают между собой. Не станем им мешать перед серьезным делом, а подойдем к группе, что у ангара, возле «турболета».

Тоже, к слову сказать, любопытное сооружение — действующий макет вертикально взлетающего аппарата, или взлетно-посадочного отсека лунника… Ферма из труб без крыльев, на четырех ногах, как у стола. Посредине — турбореактивный двигатель, установленный вертикально. К нему прижата спиной кабина летчика. В ней всего час назад Юра Гарнаев, поднявшись над площадкой метров на тридцать, поражал всех эволюциями в воздухе.

А вот и он — сам Юра, вечно подвижный, оживленный и зажигательно-веселый. И сейчас возле него собрался аэродромный народ. Здесь же и Рафаэлянц, конструктор «турболета». Но разговор не о полетах.

— Ну, Юрий Александрович, — вытирает слезы платком конструктор, — давно так не смеялся… Ты как заправский конферансье!

— А я и есть конферансье! Вторая профессия. Попросят с летной работы — я становлюсь конферансье. Все падают со смеху, а я по ночам плачу — так хочется летать…

— Это все позади, — успокаивает Рафаэлянц.

Юра смотрит на него:

— Только для вас, Арам Назарыч, хотите?..

Тот кивает.

Что-то мне неохотно летается,
И не мил мне домашний уют,
Потому что везде причитается
И нигде ничего не дают.

— О нет, Юра! Ведомость я уже подписал, — протестует конструктор.

В этот момент подходит аэродинамик, он тоже хочет узнать, о чем смех, и Арам, сбиваясь на смех, повторяет последнюю Юрину шутку.

Гарнаев отошел к механикам.

Рафаэлянц глянул вдаль на опытный самолет и говорит сам себе:

— К самолетам, как и к детям, прозвища прилипчивы… «Анаконда», "анаконда"… — придет же такое в голову!

— Форма необычная, — улыбается молодой аэродинамик. — А вы, Арам Назарович, как расцениваете новизну этого самолета?

— На мой взгляд, главное — это уже не просто самолет как таковой, — отвечает Арам, не отрывая глаз от «анаконды», — а

часть системы противовоздушной обороны.

— Я не в курсе, — обращается к нему аэродинамик, — есть ли в задней кабине оператора второе управление?

— Есть, — внимательно смотрит конструктор, — а что вас это беспокоит?

— Нет… Почему же… Просто так спросил.

— Вообще-то у них эта кабина оператора предусмотрена только на период отладки всей автоматики. Потом они ее задраят, она им будет не нужна: самолет задуман как одноместный…

— Однако, товарищи, у «анаконды» какое-то шевеление…

— И в самом деле, — кивнул Рафаэлянц, — летчики садятся на свои места. Я все же, признаться, волнуюсь: как там у него будет с этим «необратимым»?

— Тут еще Амет накаркал… — сказал Гарнаев.

— А что он?

— Да с месяц назад, когда смотрели машину и Барановский расхвастался этим «необратимым», Амета заело, он возьми и бахни: "Ты смотри, инженер, за своим необратимым, чтобы Андрюшка не сыграл на нем!"

— О!.. Как нехорошо сказал! — нахмурился впечатлительный Рафаэлянц.

— Да-а… — протянул Юра. — Вот и запустили двигатели. Теперь давайте помолчим.

Слух уловил начальный свист турбин, за машиной затрепетал теплым муаром воздух. Пошла последняя минута перед взлетом.

На этот раз секунды начали свой отсчет не от нуля, а от шестидесяти к нулю… К начальной точке отсчета новой летной жизни. С нарастанием гула обострялось и внимание.

Кочетков тронулся с места. «Анаконда» качнула длинным носом и побежала. Сотни глаз вперились в нее, и она разбегалась сперва с опущенным носом, но голенастые ноги под брюхом как бы напружинились и вздыбили нос. И тогда машина ринулась вперед еще быстрее.

Грохот двигателей ударил в ворота ангара и отразился такой пульсацией, что показалось, будто воздух разрывается в клочья. Руки заткнули уши, а глаза боялись пропустить важный миг, когда между колесами и бетоном возникнет первый просвет.

Какие-то секунды шины еще льнули, ласкались к шершавой поверхности бетонных плит, а затем кто-то заорал в толпе:

— Оторвалась!!

Однако в следующий момент с лиц слетело радостное возбуждение, уступив место тревоге.

Находясь в метре от земли, машина как-то нервно качнула

крыльями, стала раскачиваться чаще, чаще. И крены становились глубже… Сердце и вовсе будто кто обдал ледяной водой, когда острые консоли крыльев блеснули у самой кромки бетона.

Что можно было тут придумать? И можно ли было успеть?..

Но тут рев двигателей резко оборвался, и машина шлепнулась обратно на бетон… Одним, другим колесом и, все еще раскачиваясь, устремилась с трехсоткилометровой скоростью вперед, туда, где уже был виден конец полосы, а за ним песчаная насыпь, так называемая «ловушка».

Андрей все сделал, но почувствовал, что не справляется с непонятно-норовистой машиной. Она его ошеломила, заставила резко работать ручкой — выправлять крены.

И он потом сам недоумевал: кренилась ли машина вопреки движениям ручки от борта к борту или… в ответ на них?

Когда самолет особенно сильно качнул одним, другим крылом, чиркая о бетон, Андрей «вырубил» двигатели, перекрыл доступ топлива обоим сразу, закрыв пожарные краны.

— Слава аллаху! — перевели дух люди, увидев, что машина снова на земле. Но там, в кабине, Андрей уже с предельной ясностью понимал, что на оставшемся участке взлетной полосы ему не погасить ни скорость, ни инерцию машины.

Колеса «анаконды» имели автоматические тормоза "безъюзового торможения", и летчик, стиснув зубы, жал на педали что было сил. Игнорируя эти старания, тридцатитонный обтекаемый самолет, будто выпущенный из катапульты, оставлял за собой швы бетонки с невероятной быстротой. Андрей видел, как их остается все меньше и меньше: какая-нибудь сотня плит!.. А за ними — неотвратимая ловушка.

В эти секунды в голове Андрея проявилась лишь единственная мысль, точнее — удивление: "Конец?.. Как это глупо!"

Ремни прижимали его спину к креслу. Андрей успел прикрыть лицо рукой, и «анаконда» врезалась колесами в песок.

С этого момента ее будто кто ухватил за хвост. Но тут же раздались хруст, треск, скрежет, корежение металла и резкие броски с борта на борт… Андрей увидел, как темная туча пыли окутала машину, закрыв на время свет солнца. Тело «анаконды» зарывалось в песок.

Потом все стихло, и наступила, как говорится, гробовая тишина.

Спустя минуту-другую тишину прорезал вой пожарных сирен и шум мчащихся красных автомобилей. Люди издали видели, как самолет «шаркнул» в песок и там вздыбилось облако.

Острота момента заставила поверить, что там начался пожар!

Кто-то в толпе, глядя на пожарных, проговорил глухо:

— К чему спешить, им теперь не поможешь!

Но пожарники в такие мгновенья, не рассуждая, мчатся к цели.

Вспомните, как восторженно писал Гиляровский о пожарных в своей знаменитой книге "Москва и москвичи".

Работа у них такая: не церемониться. Рубить, кромсать, растаскивать и заливать…

Но дым оказался ненастоящим — лишь облако песчаной пыли.

Что же касается самолета, то, влетев в песок, он тут же обломал стойки шасси и расшвырял колеса… Продолжая еще двигаться, но с меньшей скоростью, успел обломать крылья. После этого фюзеляж некоторое время скользил, зарываясь в песок, и наконец замер, на этот раз буквально "как вкопанный"!

Летчик и оператор, к счастью невредимые, выбрались из фюзеляжа сразу же и к приезду пожарных стояли в стороне и глядели на «апофеоз». Им казалось, что все случилось во сне. И «анаконда» тоже зарылась туловищем в песок и спит.

Через несколько минут Барановский, бледный, потрясенный, будто сам только что выбрался из-под обломков машины, вбежал в комнату служебных переговоров и торопливо принялся крутить срывающимся пальцем вертушку.

Услышав наконец знакомый голос Семена Алексеевича, Михаил сник вовсе и пробормотал в трубку что-то нечленораздельное.

— Слушаю вас, Михаил Львович… И ради бога, успокойтесь! Скажите мне сперва: люди живы?.. Да!! Ну тогда прошу вас, возьмите себя в руки и говорите по порядку… Так… так… Оставайтесь там. Я попрошу сейчас начальника института Николая Сергеевича Строева возглавить аварийную комиссию… Надо во всем очень дотошно разобраться… Мне кажется, мы натолкнулись на какое-то новое явление…

На разборе Андрей Кочетков заявил, что самолет в момент отрыва вдруг раскачался по крену. Летчик старался парировать элеронами, а получилось так, будто самолет, вопреки его действиям и опережая их, раскачивался все резче и больше. Тут он и прекратил взлет.

Стали смотреть записи приборов. И увидели на ленте осциллограммы возрастающие пики отклонений ручки и почти против них, но все же с некоторым сдвигом по времени столь же частые и нарастающие пики кренений самолета… Стало ясно: помедли летчик еще секунду, не приземли машину, катастрофа

оказалась бы неизбежной.

К работе в аварийных комиссиях привлекаются разные специалисты. И бывает, что греха таить, иной специалист, защищая интересы того ведомства или института, который он представляет, не прочь обвинить во всем летчика.

В данном случае так и получилось.

Один из членов комиссии, занимавший крупный пост в институте, забеспокоился, как бы не обнаружилась недоработка именно его института, и поторопился выдвинуть хитрую версию, что летчик и оператор сами разболтали самолет, действуя каждый в своей кабине и мешая друг другу.

Дело запутывалось тем, что в кабине Кочеткова ручка управления была снабжена прибором, записывающим усилия, которые летчик прикладывал к ручке, а в кабине оператора ручка управления такого прибора не имела. Таким образом, нельзя было доказать, что оператор вопреки своим утверждениям не схватился в отчаянный момент за ручку и не помешал Кочеткову нормально пилотировать самолет.

Многие члены комиссии отвергли эту порочащую летчиков версию… Но отбросить ее совершенно как абсурдную никто не решался.

— Да-с!.. Это вы нам, доктор, подкинули шутиху! — проговорил с досадой доктор Калачев. — Хорошо… Значит, по-вашему, оператор, видный специалист и опытный инженер-летчик, оказался просто жалким трусом. Вмешавшись в управление, сказал, что рули не трогал, спасая свой престиж. Ладно, допустим. Но тогда скажите, для чего потребовалось Кочеткову утверждать, что ему никто не мешал?

— Они просто-напросто сговорились, — темпераментно пояснил оппонент. — Когда вылезли из кабин, тут и сговорились, защищая честь мундира. — В этот момент оппонент увидел по лицам сидящих за столом, что в зал кто-то вошел, и быстро обернулся: в дверях стоял Лавочкин в генеральской форме.

Семен Алексеевич обошел вокруг стола. Все привстали, с ним здороваясь. Затем он обратился к своему заместителю и ведущему конструктору машины Чернякову:

— Я бы хотел тоже, Наум Семенович, взглянуть на ленты осциллограмм, но меня сейчас привела в уныние речь нашего ученого коллеги. Каково: летчики сговорились, чтобы… разбить машину!.. То бишь, наоборот… Впрочем, это все равно, ибо чепуха! — Лавочкин попытался заглянуть всем в глаза. — Я это твердо говорю: здесь нет плохих летчиков — есть плохие конструкторы!.. Да, да, и я в том числе, раз проморгал какую-то крупицу в этой нашей новой технике!

Генеральный конструктор сутуло склонился над столом, где уже были разложены ленты с записями.

— Так… Ну и как здесь?

Черняков, высокий и худой и тоже сутулый, склонился к лентам и показал Семену Алексеевичу принятую ими точку отсчета взлетного режима.

Лавочкин долго и внимательно разглядывал нарастающие зубцы записей движения рулей и ручки управления. Лицо его ничего не выражало, кроме чуть заметного удивления. Потом он извлек из кармана логарифмическую линейку в кожаном чехолике, чехолик кинул на стол и принялся что-то считать, старательно совмещая риску движка с цифрами и подслеповато щурясь.

— Но какова, однако, эффективность элеронов! — взглянул он на Чернякова.

— Да, Семен Алексеевич, мы заметили это. Эффективность элеронов невиданная: примерно в десять раз больше ожидаемой…

— Ого! — Лавочкин красноречиво взглянул на представителя аэродинамиков. — Как видно, мы, еще недостаточно зная особенности треугольного крыла, — продолжал Лавочкин, — приняли для своей машины слишком большую площадь элеронов. Не так ли?

— Очень возможно, — ответил аэродинамик.

— Ну вот, а вы говорите — купаться! — Лавочкин ухмыльнулся. — Еще и не так-то жарко… Еще не полдень. Если поищем в записях получше, найдем и еще что-нибудь.

Он встал, подошел к доске и взял кусочек мела.

— Хочу обратить ваше внимание, товарищи. Полученный нами такой дорогой ценой экспериментальный материал может и должен стать бесценным… Давайте же примемся за изучение его… И так, чтобы второй экземпляр машины залетал как подобает.

Семен Алексеевич принялся чертить на доске схему. Все молча ждали.

Фирма Лавочкина тогда имела у своей стоянки на аэродроме небольшой металлический ангар. Появившийся уже к этому времени второй экземпляр самолета не помещался в ангаре целиком, но этого и не требовалось. По идее достаточно было подкатить машину к ангару так, чтобы нос и кабина экипажа оказались в помещении.

Против носа на стене ангара повесили киноэкран, а на носу машины шарнирно укрепили проекционный фонарь особого свойства, способный отражать на экране часть неба, линию

горизонта и уходящую вперед взлетную полосу. Проектор приводился в действие автоматическими механизмами и мог отклоняться на некоторые углы по трем осям. Его накренение, например, точно отображало движение гидроусилителей на элеронах и было ему пропорциональным. Отклонение от оси в стороны и на некоторый угол вверх и вниз было связано с работой рулей направления и высоты.

Чтобы на этом и закончить самое упрощенное ознакомление с этим экспериментальным устройством, я добавлю, что в систему управления тем же проектором была включена быстродействующая вычислительная машина, учитывающая многие аэродинамические особенности самолета и его летные свойства.

Так родился, очевидно первый в Союзе, электронно-моделирующий стенд, позволяющий исследовать на натурном самолете необратимую гидравлическую систему управления. Так, как если бы все это было в полете.

Первым из летчиков, кому предложили «слетать» на моделирующем стенде, конечно, оказался Кочетков.

Андрей забрался в кабину второй «анаконды» и приготовился к «взлету»: положил левую руку на секторы двигателей, правую — на ручку управления, ноги на педали.

Включили проектор, и сильный пучок света упал на экран. Андрей увидел перед собой "взлетную полосу" и горизонт.

Он нажал кнопку и спросил:

— Можно взлетать?

— Взлет разрешаю! — услышал в шлемофоне ответ инженера.

Привычным движением Андрей вывел секторы двигателей на весь ход. Шума двигателей, разумеется, не последовало, так как самолет стоял препарированный в ангаре, но Андрей увидел, как машина "тронулась с места". "Взлетная полоса со стыками плит" побежала под него все быстрей, быстрей.

Летчик весь собрался, и лишь только стрелка скорости показала 220, он тронул управление на себя. Нос самолета, тенью отражаясь на экране, взмыл. Андрей ждал, когда скорость подберется к 300 километрам и самолет «запросится» сам в воздух.

Прошли еще секунды, и он «оторвался»… Это оказалось так похоже, что Андрей даже успел просиять, поражаясь, до чего здорово придумали все это инженеры вместе с Барановским… Но тут самолет качнулся в сторону…

Андрей двинул было ручкой, чтобы устранить крен, но полоса перед ним резко перевалилась в другую сторону, и ему пришлось самому ответить ручкой… Дальше началась все

возрастающая качка из стороны в сторону, и Андрей уже не знал — он ли раскачивает "взлетную полосу", или она его… Все это длилось не более секунды, и когда «полоса» повалилась совсем набок, Андрей похолодел. Тут он услышал в шлемофоне довольный голос Барановского:

— Андрей Григорьевич, всё! Вы «разбились»… Для подтверждения эксперимента начнем все снова. Уберите «газ».

Свет проектора потух на некоторое время, и, когда зажегся снова, Андрей увидел перед собой опять неподвижную «полосу», и горизонт, и небо.

В последующие дни на моделирующем стенде в ангаре Лавочкина побывали многие летчики-испытатели нашего института. Семен Алексеевич настоял, чтоб был собран как можно больший экспериментальный материал, чтобы он не вызывал никаких сомнений. На стенде пробовали «взлетать» Богородский, Васин, Галлай, Гарнаев, Шиянов. И вот что интересно: никому из них так и не удалось «взлететь», чтобы в следующую секунду не «разбить» самолет.

Так впервые в практике испытаний, исследований обнаружилось совершенно новое и неведомое ранее явление сдвига фаз в системе необратимого гидравлического управления — управления весьма перспективного, но только начинающего свою историю.

Электронно-моделирующий стенд позволил вносить изменения и улучшения в управление, и после многочисленных экспериментов, в которых сперва летчики «разбивали» самолет сотни раз, а он все стоял в ангаре недвижимым, в конце концов удалось подобрать и отладить управление так, что самолет стал «взлетать» в ангаре каждый раз безупречно.

Вскоре и сам самолет подготовили к полетам. Кочетков произвел на нем первый вылет. На этот раз вполне успешный. И пошли у него полет за полетом деловые испытания «анаконды» 2-й.

6. Труба

Все шло у Кочеткова хорошо. А когда длительное время день за днем дела идут гладко — тут и жди неприятностей. К тому же, не надо забывать, наступила осень 1957 года, и ловить погоду для испытательных полетов стало труднее.

К этому времени второй экземпляр «анаконды» — а правильней сказать самолета-"дублера" — был уже испытан Андреем Кочетковым довольно обстоятельно. Однако, если

говорить откровенно, не нравился летчику обзор на «анаконде» при заходе на посадку, когда из-за уменьшения скорости длинный нос перед фонарем пилота приподнимался и загораживал собой землю впереди.

Андрей Григорьевич говорил об этом конструкторам. Но в носу, как вы уже знаете, помещалась мощнейшая радиолокационная аппаратура, и конструкторы ничего кардинального не могли тогда с этим поделать. Отклоняемых в полете носов фюзеляжа, как, например, теперь в ТУ-144, у нас еще не применяли.

И кто бы знал, что именно этот органический дефект, порожденный другим достоинством, дефект обзора «анаконды» в тот злополучный день, о котором дальше пойдет речь, сыграет такую исключительную «шутку» с Кочетковым.

Как-то проснулось утро, будто такое же, как и предыдущее, хмурое, с низкой облачностью, с сырой туманной дымкой. Из окна летной комнаты сперва не было видно крайних самолетов на линейке, и летчики занялись кто чем: одни притихли за газетами, у шахмат, другие в спортзале рядом играли в волейбол. Позже, когда стали собираться вместе в своей «кают-компании», кто-то первым заметил, что уже видна колокольня на бугре. Ох эта колокольня, как часто она подводила нас!

Диспетчер сказал по селектору, что видимость стала лучше, и назвал тех, кому лететь… Кочетков тоже пошел одеваться. А через полчаса в окно увидели, как он поднялся вслед за другими самолетами на «анаконде».

Видимость все же была так… на троечку с минусом. Но самолеты ушли за облака, а там днем всегда лупит солнце.

Прошло еще время, может, с полчаса. И тут как-то сразу в летную комнату вползло беспокойство… Глянь в окно… Опять с реки наползает туман! Опять не видно колокольни на бугре.

Руководитель полетов заволновался на старте и дал команду всем, кто был в воздухе, немедленно прекратить задание, идти к аэродрому и садиться… "Срочно садиться! Всем!"

Через три минуты послышалось гуденье первых машин за облаками. Еще через пару минут, продираясь сквозь густую мглу и морось, на полосу стали заходить самолеты помельче, что были попроворней.

Хуже пришлось Андрею.

Он и в хорошую-то видимость из-за длиннющего носа «анаконды» плохо видел посадочную полосу при планировании перед посадкой, а тут еще такой мрак!

Первый раз он зашел на аэродром и, когда увидел, что оказался под углом к полосе и уже подвернуться не сможет,

прибавил двигателям обороты и ушел снова на круг. Сразу же снова скрылся в облаках.

Прошло какое-то время, минут пять, гул двигателей стих, и мы теперь уставились туда, откуда он должен был вынырнуть к началу полосы… И он вынырнул. И увы, снова в стороне от нее. Уж и не помню, почему ему не помогли тогда зайти точно, корректируя посредством наземного радара…

Снова взвыли двигатели, и «анаконда» исчезла в сгущающемся с каждой минутой мраке.

На третий раз Андрей собрал в кулак всю свою волю и по каким-то мелким ориентирам под собой сумел все же зайти так, чтобы оказаться точно в створе полосы, хотя и увидел ее край в каких-нибудь трехстах метрах перед собой… Уже было пора выравнивать машину из угла, и, когда он выбрал ручку на себя, нос «анаконды» совсем закрыл от него посадочную полосу.

Боковым зрением Андрей видел, как мчится на него земля… Высоты оставалось каких-нибудь метров двадцать, и он еще попробовал немного подтянуть двигателями, чтобы надежней оказаться над краем бетона, но двигатели не отреагировали. И тут его ошеломил страшный удар. Андрей сгоряча не заметил, как резко качнулся головой вперед. Плечевые ремни он ослабил, носясь в тумане, чтобы они не стесняли его движений в этой обстановке. А когда произошел удар, он по инерции стукнулся лицом о коллиматорный прицел.

Все исчезло у него перед глазами, вылетело прочь из сознания.

Секунд пять самолет несся никем не управляемый со снесенными о какое-то препятствие колесами — как потом выяснилось, о трубу, намывающую песок для удлинения дорожки, — и плюхнулся на бетон брюхом фюзеляжа… Прополз так несколько сот метров, сжигая под собой от трения дюраль, а затем и вовсе загорелся в двигательном отсеке.

В этот момент Андрей пришел в себя.

То ли он сперва почувствовал в кабине запах гари, то ли заметил сигнальное табло "Пожар!", он и сам не разобрался. Однако сразу же пустил в ход огнегасящую систему и рванул ручки фонаря…

Рванул раз, другой что было сил и понял: фонарь заклинил!

Тут бы надо сказать: "Сердце его оборвалось!.." Но он и вовсе не почувствовал сердца… Не почувствовал того, что ранен, что лицо его разбито, что из него хлещет кровь!

Сознание у Андрея работало в эти мгновения до неправдоподобности четко и ясно. И я хочу еще и еще раз подчеркнуть, как поистине безграничны возможности

форсирования высшей нервной деятельности волевого человека в исключительные моменты.

Он снова хватил на себя ручки фонаря… Нет! Не в силах.

Дым наполнял кабину. Позади слышалось урчание огненного беса.

"Все? — задал он вдруг себе вопрос, по сути, зная неотвратимость этого. — Нет, не все!!"

Черт возьми!.. Я и сам однажды в войну пережил такую страшную «мышеловку» на горящем ЯКе, и вся эта картина двадцать восемь лет у меня, как в свете рампы, перед глазами… Но у меня-то фонарь был раскрыт! А я почувствовал себя пойманным на долю секунды, когда ринулся из кабины, объятой пламенем, и… ни с места!.. "Ах, ремни!.." Мне показалось, что я долго щупал рукой, искал глазами пряжку ремней… Потом наконец выдернул из нее шпильку и освободился… Как во сне, каким-то клубком опрокинулся за борт… Машина еще скользила по бетону, и от нее не потребовалось отбегать. Она сама умчалась вперед и там вся вдруг заклокотала в сплошном чернома д у. А я катался еще некоторое время по бетону, гася на себе горящий комбинезон… И на все это ушло не больше трех секунд.

Сейчас, вспоминая свое аналогичное состояние, я думаю, смог бы я сообразить, как это сумел Андрей? В обычной обстановке, дай мне на эту задачу хоть час, конечно, нет!.. Но в кабине, охваченной огнем, как знать?.. Может быть, и да.

Это я все так долго рассказываю. У Андрея оставалась лишь доля секунды, чтоб придумать для себя этот единственно возможный выход. И что удивительно, доля секунды — это не просто эффектное понятие, неуловимо-ничтожный промежуток времени, — мы его даже не представляем в обычной обстановке, нередко попусту тратя или скучая целые часы, — нет, я утверждаю: д о л ясекунды — очень значительное время, и даже человек, как известно, — далеко не самое расторопное существо, способен за такое время совершить чудо!

Как же поступил Андрей? Что за гениальная мысль его осенила?.. Заметьте: в одно мгновение!

Он вспомнил, что если плавно нажимать на рычаг катапультного кресла, то в начале хода рычага — если правильная регулировка — должен сперва сброситься фонарь, а затем уже наколется капсюль пиропатрона, и кресло выстрелится вверх из кабины.

Он понимал, конечно, если кресло выстрелит, подкинет его метров на тридцать и швырнет о бетон, это конец. Тогда еще не было катапультных установок, спасающих летчиков с земли. Но и промедлить — это сгореть!

Андрей стал плавно сжимать красную рукоятку, выбирая люфт. Как обнаженным нервом, почувствовал легкий щелчок — и чудо свершилось!.. Фонарь расщелился, разинул зев.

Андрей отдернул руку от красной ручки, как от змеи, и, ахнув кулаками по фонарю, ринулся прочь из дыма и огня.

К нему подлетели двое, вырвавшись из рук сдерживающих людей, — самолет мог взорваться в любую секунду, Андрей узнал Барановского. И тут наступил шок. Повисшего Андрея схватили под руки и поволокли. К ним подскочили еще люди, и все вместе бросились от машины. И тогда, будто дождавшись этого момента, рванули баки… Накрыли черно-огненным покрывалом все место, где только что была «анаконда».

Через десять минут Кочеткова привезли в больницу. Рентген показал, что сломаны ключица и два ребра. Это дало температуру, но серьезней оказалось ранение лица. Нос был разбит совершенно, даже носовая кость была повреждена.

Молодая женщина-хирург, осмотревшая Андрея, сказала честно, что здесь требуется тонкая пластическая операция и что сделать ее может лишь ее учитель — Михаил Иванович Светлаков, хирург редкого мужества и уменья, художник в своей профессии.

Первым посетил в больнице Кочеткова начальник института Строев. Через узкие щелочки бинтов Андрей увидел его в белом халате у своей койки, и от него не ускользнуло, как содрогнулся посетитель, увидев сплошь забинтованную голову летчика, напоминающую огромный тампон.

Досадуя за себя, что не успел спрятать чувство жалости, Николай Сергеевич спросил:

— Как ваше состояние, Андрей Григорьевич?

Кочетков ответил и удивился, что сам себя не слышит. Его не покидало ощущение, что по лицу прошлись рашпилем и теперь лицо у него плоское… Особенно там, где был нос. На этом фоне боль в груди казалась отдаленной.

— Андрей Григорьевич, — продолжал Строев, — только что звонил министр и просил сказать вам о его восхищении вашим самообладанием. Семен Алексеевич обещал заехать сам. Хирург Светлаков уже на пути сюда из Москвы…

Операция оказалась сложной и кропотливой. Ее пришлось делать в несколько приемов с пересадкой ткани. Но Светлаков и в самом деле оказался художником. Однажды при очередном обходе между ними зашел разговор:

— Ну, свет Андрей Григорьевич, я вами доволен. Мне кажется, лицо стало красивей, чем было раньше. А что моложе — так это несомненно. А нос, прямо скажу… Ну чем не нос?

Светлаков залюбовался делом рук своих, как гончар любуется кувшином, извлеченным из обжига. Очень довольный и счастливый, Светлаков продолжал:

— Ей-богу, на вас станут заглядываться…

— Я вам бесконечно благодарен, Михаил Иванович, — тихо ответил Андрей, — я думал, на мне теперь никогда лица не будет… "Человек без лица"! Однако давненько я себя не видел в зеркале: надеюсь, вы проявили себя добрым человеком и не сделали мне нос, как у Сирано де Бержерака?

— Да что вы, батенька! Нос — самый раз!.. Ну, разве чуточку поболе, чем был прежде.

— Спасибо, спасибо, доктор. Когда же вы мне меня покажете?

— Еще несколько деньков терпенья: сживутся получше швы. Очень скоро. Уверяю вас, все будет хорошо. Однако, милый Андрей Григорьевич, теперь уж позвольте вам сказать… Я интересовался подробностями вашей ситуации… Когда вы чуть не сгорели… Ну, свет, вы родились в рубашке!

— Вы хотите сказать, Михаил Иванович, мне повезло?

— Если не подыскать более сильных слов для такого везения!

— Вы знаете, мне всегда очень везло. Я думаю, испытатель должен обладать этим везением. Иначе ему никак нельзя. Ну, посудите хотя бы… — Андрей опять помедлил. — В войну я должен был перегнать из Мурманска самолет «китихаук» — мы получали эти «топоры» из США, — и один из них я должен был перегнать в НИИ ВВС.

Собрался целый полк таких самолетов, направлявшихся на фронт, и я намеревался пристроиться к этому полку в качестве попутчика до Москвы. Но мы застряли в Мурманске на несколько дней из-за погоды.

Потом погода как-то вдруг разъяснилась, и мы получили срочную команду лететь. Но я что-то замешкался — уж и не помню почему — и, когда прибежал на аэродром, как говорится, "весь в мыле", гляжу: моего «кити» нет… Оказывается, на нем уже взлетел один из летчиков перегоночного полка. Я — к его командиру, а он мне: "Да плюнь, какая разница, самолет как самолет… Ну перепутал парень, не поднимай бузы! Лети вон на том, на котором должен был он лететь… А?.."

Я так и сделал и успел пристроиться к ним, пока они канителились, крутясь и набирая высоту над аэродромом.

Ладно, пошли… А через полчаса вижу — один самолет запарил мотором и пошел вниз… Он так и затерялся из глаз, в болотах, в тундре, а мы полетели дальше и прилетели в Москву.

А потом выяснилось, что это был как раз мой самолет, на котором я должен был лететь; у него произошло разрушение в

моторе…

— А летчик уцелел? — спросил Светлаков.

— Да, он выпрыгнул… Потом, правда, ему пришлось «покукарекать», пока вышел к людям.

7. Цепь везений

"А что, ведь и правда — бесконечная цепь везений, — подумал Андрей. — Ну хотя бы везенье первое: как я попал в летную школу".

И Кочеткову вспомнился Ленинград, 1925 год.

Он тогда мостил дороги на Кировских островах. Руководили дорожным строительством приглашенные немецкие инженеры.

Рядом с Новой деревней был аэродром, и там целыми днями стрекотали самолеты.

Как-то ранней весной прочел он объявление, что идет набор в Военно-теоретическую школу летчиков, в «Теорку», как ее тогда в Ленинграде называли, и Андрей твердо решил податься в летчики.

У ворот школы выяснилось, что явился он поздно, что набор уже прекращен и теперь нужно ждать следующего года.

"А, была не была, не расстреляют!" — отважился Андрей и попросил часового пропустить его к начальнику школы.

Тому доложили, что на прием рвется комсомолец-строитель.

Комдив Клышенко, высокий и худой, с болезненным лицом и бородкой клинышком, как у Дзержинского, услышал от Андрея несложное объяснение, что "уж очень захотелось летать, глядя на летающие самолеты…". Андрей говорил это, краснея, не поднимая головы, и видел перед собой только орден Красного Знамени на груди комдива.

"Попробуем включить тебя в поток", — сказал начальник школы и вызвал делопроизводителя.

На другой день Кочетков прошел сразу три приемные комиссии: мандатную, общеобразовательную и врачебно-экспертную. На третий день он надел шинель курсанта Военно-теоретической школы летчиков. Шинель торчала на нем колоколом. Старшина сразу же приметил Кочеткова и выставил напоказ перед строем: "Смотрите, как не нужно носить шинель!"

…Или вот хотя бы везенье второе…

Закончив в декабре того же года «Теорку», он остановился перед выбором: в какую практическую школу ехать? В Оренбургскую, Борисоглебскую или Качинскую?

Знающие люди ему говорили: "Имей в виду, в Качинской порядки строгие: чуть что — и вылетишь на "ундервуде"!"

Но Андрей решил: "Если уж суждено вылететь из школы — ничего не поделаешь. Зато если уж научусь, так научусь!"

В январе 1928 года в стенгазете Качинской школы появилось сообщение под крупным заголовком:

"Грачи прилетели!"

Среди этих грачей оказался и Кочетков.

Он попал в группу инструктора Михаила Алексеева.[8]

Это был молодой летчик, оставленный в школе инструктором после окончания ее и вопреки своему желанию. Он стремился летать в боевой части, терпеть не мог инструкторской работы, отличался неплохими знаниями, в силу которых позволял себе несколько свысока относиться к юношам, в общем-то, по возрасту — своим сверстникам. Такая беда бывает со многими молодыми людьми, этого не следует скрывать. А впрочем, Михаил Алексеев летал и храбро и красиво.

Но не будем забывать главного: всеми фибрами своей рвущейся в воздух души он не терпел учебной, требующей адского терпенья и выдержки работы с людьми.

Поэтому в первый же день он выстроил свою группу и очень внушительно сказал: "У меня не будет никаких поблажек, и всех слабо успевающих я незамедлительно стану представлять на отчисление!"

После этой короткой прелюдии инструктор предложил Кочеткову лететь с ним на учебной «аврушке» одним из первых.

…Андрею вспомнилась бесконечная вязь словесности, которую ему пришлось выслушать по одностороннему телефону от инструктора в продолжение пятидесяти полетов… Затем настал день, когда инструктор представил его командиру отряда на отчисление.

Среди намеченных Алексеевым для вылета на «ундервуде» Кочетков был не один, и командир должен был слетать с каждым по разу. Андрей собрал все силы, старался лететь как можно лучше, держал на разворотах чуткий шарик прибора в центре, перед следующим разворотом прибавлял на десять километров скорость, опуская «аврушке» нос. И командир отряда не вмешивался в управление и не говорил ни слова.

Кочетков был готов ко всяким подвохам: говорили, что проверяющий неожиданно выключает мотор, может резко сбавить скорость, проимитировать еще какую-нибудь неожиданность, но все шло нормально, и ученик успешно выполнил задание.

Вдруг Андрей услышал: "Где аэродром?!"

Этого вопроса он не ожидал. Глянул по сторонам: вокруг ничего!.. Грудь обожгло подкатившее волнение.

Но, видно, и здесь Андрею помогло его везенье. Его вдруг осенило:

— Аэродром под нами!

— Правильно, — услышал он в пухлый наушник голос командира и его спокойное дыхание. — Пошли на посадку.

После этой проверки инструктору, очевидно, была выдана сильная взбучка, и он принялся за дело добросовестней.

Прошел год. Группа Алексеева уже летала на «де-хевилленде» с «пумой». Это был прототип самолета-разведчика. И дело у них вскоре дошло до портного в Севастополе, очень разговорчивого портного, который снял с каждого курсанта мерку и обещал "скроить такой великолепный синий мундирчик, которого и сам пан Пилсудский в Варшаве не носил!".

Таким образом, настроение у курсантов было превосходное, и они уже видели себя денно и нощно в ослепительных синих мундирах с серебряными «курицами» на рукавах в день торжественного выпуска из школы.

Кстати, о серебряной парчовой «курице», что пришивалась тогда на рукава летных кителей. Несомненно, красивые парчовые крылышки — символ принадлежности человека к «касте» военных летчиков — насмешливо прозвали «курицей» механики, которым не разрешено было их носить. Летчики, правда, тоже нередко повторяли это насмешливое определение, но сами-то носили знак с великой гордостью.

Итак, мундиры уже кроились в Севастополе, а пока предстоял очередной полет на проверку штурманской подготовки. Алексеев вел самолет по маршруту, возвышаясь в передней кабине, Кочетков в огромном неуклюжем тулупе сидел позади него, сличал местность с картой, называл курс, указывал места конечных поворотов. Андрею страшно мешали длинные полы и рукава.

На обратном пути они должны были миновать Симферополь, и Алексееву от скуки захотелось лететь бреющим полетом. Теперь под крылом биплана мелькали макушки пирамидальных тополей, овраги, мосты, провода на перекладинах телеграфных столбов. Впереди намечался Симферополь. Был холодный ясный день крымской зимы, и видимость была превосходной. «Пума» гудела ровно, и Андрей видел, как нос ее с блестящим нимбом пропеллера то опускался, то задирался плавно, огибая неровности ландшафта. Все шло хорошо, и Симферополь должен был остаться левее, но тут Алексееву пришло в голову свернуть к базарной площади. Там была ярмарка, и собралась огромная толпа людей.

Подлетая к базару, Алексеев набрал высоту, а затем с разворотом стал пикировать вниз… Андрей видел, как изумленные и восхищенные люди забыли на время все свои «земные» интересы и уставились вверх на самолет, а Алексеев в

это время, торжествующий и гордый, взмыл на крутой боевой разворот и поглядывал за борт на толпу…

Но тут Андрей заметил, как Алексеев вдруг нервно засуетился… Самолет почему-то стал зависать в наборе, теряя скорость… Андрей глянул в кабину и пришел в ужас! Пола его тулупа попала между ручкой управления и верхним обводом кабины и заклинила!

Андрей мигом уперся рукой в ручку, придержал ее и выдернул с усилием застрявший край тулупа… Алексеев тут же сунул ручку от себя, — Андрей видел, как ручка управления в кабине инструктора качнулась вперед, — и самолет, ревя всей мощностью мотора, посыпался вниз на базарную площадь…

Дальше, уже не оглядываясь и набирая постепенно высоту, он полетел прямо на аэродром. Когда приземлился и зарулил на старт, инструктор вылез на крыло и наклонился к Андрею: "Ну, мы с вами сегодня вторично родились. Нам обоим это урок!"

Лето 1929 года застало военного летчика Андрея Кочеткова в боевой части комбрига Дейча. Это была штурмовая часть. На Украине как раз шли большие маневры, и бригаде приходилось летать по три-четыре часа в день на бреющем полете. Днем у земли бывала страшная «болтанка», самолет швыряло вверх-вниз непрерывно, и неокрепший, непривычный еще организм молодого летчика не выдерживал таких испытаний.

В каждом полете Андрея выворачивало наизнанку, он с ужасом обнаруживал, что временами теряет сознание, и тогда выходил из строя и летал некоторое время в стороне от других самолетов, приходя в себя. На разборе командир ругал его, что он не может держать строй, а Андрей с трепетом думал: "Не узнал бы, что со мной на самом деле творится… Узнает — выгонит!"

Пока Андрей летал с механиком, никто ничего не знал. Но как-то полетел летнаб и все выболтал в части.

— Оказывается, вас тошнит? — сказал командир отряда.

— Вы знаете, действительно… Нескладно как-то в этом полете получилось, — слукавил Кочетков.

— Надо ехать на медкомиссию, — продолжал командир.

Андрей понимал: "Пойти на медкомиссию — значит прощай, полеты! Напишут характеристику — тошнит в полетах, и все тут!"

— Товарищ командир, позвольте мне закончить с вами маневры, а потом уж и на медкомиссию? — попробовал уговорить Кочетков.

На удивление, командир согласился.

И надо ж так случиться! Полетел он в следующий полет, и тошнота пропала.

И с каждым полетом затем он чувствовал себя все лучше и

лучше. Приспособился, как видно, организм к беспрерывным знакопеременным ускорениям, привык к "болтанке".

Через два года Кочетков был уже назначен в истребительную часть и освоил технику высшего пилотажа и воздушного боя, но с сожалением констатировал, что так, как бы ему хотелось, владеть самолетом-истребителем пока не удается. В учебных воздушных боях Кочеткову попадало иногда от товарищей. Во всем он был в числе первых, но понимал сам, что не обладает каким-то особым даром летчика — воздушного бойца. И это его огорчало: "Раз есть лучше меня, значит, я еще не все смог!"

Однажды к ним в часть прилетел Яков Иванович Алкснис и с ним три летчика-испытателя НИИ ВВС из Москвы, с Центрального аэродрома на Ходынке: Валерий Чкалов, Андрей Юмашев и Александр Филин.

Алкснис выступил перед строем и сказал:

— Товарищи, со мной прилетели летчики-испытатели, мастера летного искусства. Они покажут, что на ваших рядовых самолетах можно делать, если владеть техникой в совершенстве.

Валерий Чкалов носил тогда на голубых петлицах четыре «кубаря» — четыре красненьких эмалевых кубика. Это примерно соответствовало званию старшего лейтенанта, но тогда таких званий в Красной Армии еще не было.

Чкалов подошел к крайнему И-3 — это как раз оказался самолет Кочеткова, — сказал:

— На твоем, что ли?

— Самолет к вылету готов! — вытянулся в кожаном реглане летчик. — Может, вам рассказать об особенностях моего самолета? — спросил он Чкалова.

— Какие там особенности? — усмехнулся, глядя в глаза Андрею, Чкалов. — И-3 как И-3!.. Я, правда, давно на нем не летал…

И Кочетков стал помогать Чкалову надевать парашют.

Валерий быстро сел в кабину и затем так же проворно порулил на старт.

Он пилотировал над центром аэродрома, и Андрей просто не верил, что это его самолет. Без устали Чкалов завязывал в воздухе каскады фигур, и Кочетков не мог ни на секунду отвести глаз от зачаровавшего всех зрелища. Андрей не представлял себе, что из его «дубового» И-3 можно выжать такую удивительную вязь акробатических фигур.

Потом Андрей Борисович Юмашев и Валерий Павлович Чкалов показали на Р-5 и И-3 воздушный бой.

В это время Александр Иванович Филин был окружен командирами, и Андрей спросил:

— А как становятся летчиками-испытателями?

— О, для этого мало хорошо летать! — взглянул на него Филин. — Надо обладать еще и незаурядными качествами: быть настойчивым, смелым и грамотным…

— Прошу извинить, товарищ командир, — прищурился в хитрой улыбке Кочетков, — а вы как стали летчиком-испытателем?

— Я?.. Я, видите ли, — расплылся Филин, — счел, что обычных знаний летчику-испытателю теперь недостаточно. Техника непрерывно совершенствуется, и испытателю нужны инженерные знания. Вот я и закончил прежде Военно-воздушную академию, инженерный факультет. А потом уж… Что, вам хочется стать испытателем?

— Да, очень, — ответил Андрей. — Мечтаю!

— Тогда поступайте в академию. Это путь верный.

Со следующего же дня Андрей принялся усиленно готовиться в академию и к осени подал рапорт. Но из части его не отпустили.

В мае их часть прилетела в Москву для участия в воздушном параде над Красной площадью. Парад прошел успешно, и вечером летчики были приглашены на спектакль в Большой театр.

В антракте Кочетков увидел среди командиров комдива Хрипина и решил к нему обратиться.

— Хочу стать летчиком-испытателем…

— В час добрый! — улыбнулся Хрипин.

— Понимаете ли, подготовился в Военно-инженерную академию, но меня не отпускают из части…

— Напишите мне рапорт, — ответил Хрипин.

Андрей тут же написал бумагу, и Хрипин сунул ее в карман.

А через некоторое время в часть пришел приказ откомандировать летчика Кочеткова для учебы в академию имени Жуковского.

Учась в академии, Кочетков стремился, где только можно, летать: тренировался в учебной эскадрилье, летал с учениками-спортсменами и передавал им свой опыт в Центральном аэроклубе. К защите диплома ему удалось полетать на нескольких новейших по тому времени боевых самолетах.

В комиссии, принимавшей государственный экзамен, был и Александр Иванович Филин, к тому времени уже начальник НИИ ВВС.

Само собой, Андрей не пропустил момента напомнить Филину о состоявшемся когда-то в Смоленске разговоре.

Филин о разговоре, очевидно, забыл, но не мог отнестись равнодушно к настойчивости и целеустремленности летчика:

— Так… Насколько я понимаю, вы не оставили своего желания стать летчиком-испытателем? — спросил Филин.

…- И я хочу проситься во вверенный вам институт, — продолжил за него Кочетков.

— Хорошо, — резюмировал Филин, — как ваше имя, отчество?

— Андрей Григорьевич…

Филин записал на полях газеты «Правда», которую держал в руке, и, еще раз взглянув на Кочеткова, сказал:

— Я доложу начальнику Военно-Воздушных Сил о вашем желании.

Тогда Андрей, осмелев, попросил еще за троих своих однокурсников, тоже мечтавших попасть в НИИ. Александр Иванович обещал похлопотать и за них.

Когда Андрей поправился окончательно, у него состоялся разговор с Лавочкиным.

Андрей понимал, что аварии выбили его из седла. Он допускал даже мысль: не будет ли фирме в тягость такой невезучий летчик?

Семен Алексеевич принял его тут же и, усадив против себя, с теплым вниманием разглядывал Кочеткова.

— Я к вам, Семен Алексеевич, поговорить о своей дальнейшей летной деятельности… Я понимаю, что неудачи…

Лавочкин перебил его:

— Мы ходатайствуем перед правительством, Андрей Григорьевич, о присвоении вам звания Героя Советского Союза. Что же касается летной работы, одно могу сказать: пока я жив, вы будете у нас на фирме летчиком-испытателем, шеф-пилотом… Даю вам слово.

Лавочкин оказался верен своему слову. В 1958 году Андрею было присвоено звание Героя Советского Союза. И он проработал на фирме Лавочкина до 1960 года.

Летчик-испытатель А. П. Богородский и вратарь Л. И. Яшин.

Мне осталось сказать очень немногое об этой истории.

Третий экземпляр "анаконды"", пока Кочетков лечился, стал испытывать Аркадий Павлович Богородский.

В течение 1958–1959 годов Аркадий сделал на ней много успешных полетов. Но однажды при посадке у него на этом скоростном опытном самолете развалилось колесо. Все же Аркадию удалось удержать самолет от опрокидывания. «Анаконда» промчалась по посадочной, царапая оставшимся диском обода бетон и оставляя за собой снопы искр… Самолет тем не менее не загорелся и остался практически невредимым.

Попутно с испытаниями этого самолета происходили отработки всех систем авиационного и радиотехнического оборудования.

Все эти обширнейшие испытания закончились вполне успешно.

Исследования по созданию истребителя-перехватчика имели для авиапромышленности существенное значение.

Я хотел было на этом и закончить, но одно обстоятельство заставило меня вернуться к теме.

Год назад, весной, вернулся я из командировки, миновал проходную института и тут же заметил портрет в черной рамке… Люди молчаливо толпились возле некролога: АРКАДИЙ ПАВЛОВИЧ БОГОРОДСКИЙ…

В стороне, на перепутье двух тропинок, была вывешена свежая стенгазета, возле нее не было ни души. Я подошел медленно и, пребывая в своих мыслях, стал машинально

просматривать броские заголовки. Глаза как-то сами наткнулись на скорбное слово: БОГОРОДСКОМУ…

Первую строчку стиха я перечитал дважды: настолько не мог сразу сосредоточиться… И потом перечитывал и перечитывал стихи и думал: "Что в них особенного?.. Почему я никак не могу отойти от них?.. Пожалуй, искренность, неподдельный плач сердца…"

Мне от слез осеннего дождя
Прятаться сегодня неохота.
На посадку с креном заходя,
Ты упал на землю с самолетом.
Выбран путь геройский — не простой:
Посадить — пусть люди разгадают,
Почему над самой полосой
Сердце самолета замирает?
Родина теряет сыновей,
Сыновей с сердцами Прометея,
Потому и скорбь еще сильней.
Потому и боль еще острее.

Летчик с героической судьбой,
Пусть не удалась тебе посадка.
Жизнью всей и гибелью своей
Ты служил Отчизне без остатка.

В.В а с я н и н.

8. И еще этюд о героизме

Жидкостные ракетные двигатели — сокращенно их называют ЖРД — привлекательны тем, что в работе независимы от окружающей среды. Общеизвестно теперь, что ЖРД работают и в межзвездном пространстве. Вместе с тем ЖРД страшно прожорливы и все еще сложны в эксплуатации. Последним и объясняется своеобразный пунктирный интерес авиаторов к жидкостным ракетным двигателям. Не раз мы «обжигались» на них и затем немалое время как бы дули себе на пальцы.

Очередная вспышка интереса к ЖРД в нашей авиации возникла в середине пятидесятых годов. В конструкторском бюро Артема Ивановича Микояна почти одновременно были созданы сразу два экспериментальных самолета. Оба стреловидные, сверхзвуковые, оснащенные, помимо основных турбореактивных двигателей, еще и ракетными, или ЖРД.

В основе первого самолета остался уже освоенный

истребитель. Под фюзеляжем его укреплен был специальный контейнер, в котором размещались и сам ракетный двигатель, и два изолированных бака для горючего и окислителя — азотной кислоты.

Г. А. Седов.

Хотя этот самолет и повторял в основе достаточно изученный прототип, испытания его оказались и трудоемкими, и выявили ряд острых неожиданностей. И прежде всего путевую неустойчивость, которая выразилась в весьма опасном стремлении самолета к рысканью, все возрастающему по мере приближения к удвоенной скорости звука. Однако осторожный и методически продуманный подход к продвижению на этом самолете к большим высотам и скоростям позволил летчикам-испытателям Владимиру Нефедову и Григорию Седову лучшим образом справиться с этими испытаниями.

Другой экспериментальный самолет явился оригинальным самолетом, так как ЖРД и все, что относилось к нему, было встроено в самолет органически, не являясь придатком.

Первый полет на первом его экземпляре и несколько последующих полетов выполнил наш летчик-испытатель Валентин Мухин. Но вскоре Мухину — как бы тут сказать? — и не повезло и повезло. Не повезло в том, что однажды, при заходе на посадку, у него прекратил работать основной двигатель, и летчику пришлось сесть, не долетев до бетонной полосы. А повезло в том, что, несмотря на полное разрушение самолета при этой посадке, Мухин каким-то удивительным образом уцелел.

Пока Валентин Григорьевич залечивал ушибы и набирал силы, на аэродром привезли второй экземпляр, окрашенный в

мышиный цвет. Его испытания поручили другому Валентину — тогда еще молодому нашему летчику-испытателю Валентину Петровичу Васину.

Как-то я разговорился с Олегом Гудковым о посадках на сверхзвуковом истребителе с остановленным двигателем, спросил, насколько это трудно.

— Ничего особенного, — как-то уж слишком бодро ответил Олег. И тут, заметив мой взгляд, поторопился пояснить: — В этом деле ведь я был не первым, второму всегда легче намного. А первым был Васин…

Прошло некоторое время, и я затеял такой же разговор с Васиным.

— Видите ли, — начал он основательно, взвешивая слова, — до того как я пошел на первую посадку с выключенным движком, я много раз пристреливался, имитировал, не выключая двигатель, эти посадки. Было тщательно просчитано, на какой скорости планировать, хватит ли на посадке рулей… Все убеждало в успехе дела. А меня лично еще больше убеждало то, что я не первый… Что до меня такую, только «взаправду» вынужденную, посадку выполнил на подобном самолете Владимир Ильюшин. Ему действительно было на редкость трудно, так как двигатель у него остановился вдруг, и Володьке даже поздно было, пожалуй, катапультироваться. Так что…

— Так что же? — переспросил я.

— Так что мне было не слишком трудно — я оказался вторым. А первым был Володька ИЛ.

— Ясно, — улыбнулся я, вспомнив про разговор с Гудковым.

В.С.Ильюшин

Вернемся все-таки к рассказу о том, как Васин испытывал свой ракетный самолет.

Этот дублер оказался довольно "норовистым конем" в предзвуковой скорости — вел себя нервно, раскачивал сам по себе хвостом, кренился невпопад. Но стоило только хоть на один процент перешагнуть звуковой барьер, и самолет будто подменяли. Мгновенно застывал в воздухе, как в плотной массе, и летчику могло показаться, что он не очень-то самолету и нужен.

Еще в первых полетах Васину не удавалось отделаться от ощущения близости нескольких тонн азотной кислоты. Ему все представлялся плеск ее за алюминиевой перегородкой бака… Но человек способен привыкать и не к такому.

Как-то вылет задерживала плохая видимость. Васин подошел к самолету. О чем-то спорили механики, стоя у чана, в который обычно сливали остатки кислоты. Васин взглянул на маслянистую бурую жидкость, и, то ли ему показалось, то ли так и было на самом деле, жидкость эта пребывала в легком движении, словно ее снизу подогревали горелкой, но до кипения еще не довели.

Между тем механики притихли.

— О чем вы тут шумели? — беззаботно спросил летчик.

Вокруг чана их было трое, и они почему-то мялись.

— Э! Видно, я помешал важной беседе, — Васин хотел было последовать восвояси. Но тут один из механиков откашлялся и смущенно проговорил:

— Вот, Валентин Петрович, этот друг берется на спор вытянуть голой рукой из чана двугривенный…

Васин бросил быстрый взгляд на друга, поняв, что его разыгрывают. Все же он спросил с улыбкой:

— А на что спор-то? Поди, на пол-литра?

— На бутылку коньяку, Валентин Петрович… Рискните бутылкой, а? — выступил вперед сам друг. Он смотрел на Васина с самоуверенной усмешкой.

— Вы что?! Белены, что ли, объелись все тут?! — сказал Васин более чем сухо.

— Да нет, без шуток. На спор иду с любым, кто пожелает, — возразил все в том же тоне друг. — Вон, смотрите, двугривенный на дне — запросто вытащу его при вас голой лапой на свет божий! Ну, кто смелый, ставь бутылку! — И моторист стал засучивать рукав промасленного комбинезона. Закатав рукав по плечо, он «обнародовал» волосатую и загорелую руку.

— Налетай! — озорно вскрикнул друг, и Васин подумал, что так, вероятно, кричали в древности скоморохи, зазывая на ярмарке любителей представления. — Три звездочки — и не меньше!

— И вправду, Валентин Петрович, он не обманет — окунет

лапу в чан! Он у нас такой — все может! Циркач. Ха, ха… — вмешался другой механик, как видно, действовавший на подначке.

Валентин никак не мог толком понять этих людей: то ли смеются, втягивая его в какой-то дурацкий розыгрыш, чтоб потом потешаться, то ли на самом деле затеяли какое-то страшное баловство. Сбитый с толку, он выжидал, посматривая то на механиков, то на монету в чане.

— Надеюсь, пить вы ее не приспособились еще? — спросил Валентин, чтобы снять глупое напряжение.

— Зачем?.. Мы ведь с понятием, знаем, что можно пить и что нельзя, — обиделся друг, почесывая оголенную руку. Ему, видно, страсть как хотелось продемонстрировать Васину фокус.

В этот момент за спиной Васина кто-то проговорил решительно:

— А, черт с тобой, валяй, если не врешь! Ставлю коньяк!

Васин обернулся, увидел знакомого инженера из двигателистов.

— Идет!

Васин подумал: "Начинается. Сейчас глупейшим образом околпачит, и до завтра все будут хохотать".

— На! — протянул инженер деньги.

С этого мгновения все взгляды устремились на руку моториста. Тут только Васин заметил, что позади друга стоит бак с водой. К фокусу, видно, готовились, крышка у бака была снята.

Моторист повернулся к баку и с ходу окунул руку по плечо. И тут же, но куда более аккуратно, погрузил руку в кислоту… Точным движением поймал монету и проворно вытащил на воздух. Васин как зачарованный, не видя ничего вокруг, смотрел на руку. "Нет, не отвалилась! Даже не покраснела!"

Моторист принялся основательно полоскать руку в воде, полоскал минуты две, затем вытер ее ветошью и хотел опустить рукав. Выглядел при этом друг победоносно.

— Постой, постой! — остановил его инженер, заплативший деньги; очевидно, человек азартный, он хотел удостовериться, нет ли тут обмана. Он потрогал руку. Провел даже по коже слегка ногтем. Ничего, рука как рука.

— Что вы? Здесь без мошенства! — солидно заявил механик.

— Желаете, Валентин Петрович, он и для вас повторит фокус? Тут все по чести… Он даже может сунуть палец в расплавленный свинец!

— Вижу, что все по чести, — расплылся Васин, все-таки пораженный происшедшим. — Вот что, друг милый, но больше этого фокуса не делай.

— Га, га, га! — громыхнули очень довольные механики.

— Считайте, что я входил в пай, — сказал летчик.

Действуя по заданию, Васин сперва набирал девять километров высоты на турбореактивном двигателе, а затем уже запускал ракетный. Манипуляции для этого были просты: сперва включить насосы. Затем, вытянув рукоятку кранов на себя, сразу открыть доступ в камеру двигателя и горючему и окислителю — азотной кислоте.

Воспламенение смеси происходило само собой и мгновенно. Васин отлично понимал, что в этом и заключается вся «пикантная» сущность запуска ракеты: стоило одной из жидкостей слегка опередить другую и накопиться в камере двигателя — поступление в следующий момент другой жидкости могло бы привести к взрыву.

Вот почему, когда он брался за этот самый рычаг кранов, то ощущал в себе жгучее желание сжаться в комок.

Однако несколько таких островпечатляющих включений, вполне удачных и спокойных, когда ракетный двигатель с легким хлопком энергично принимался за работу и за две минуты, проглотив три тонны кислоты и керосина, возносил летчика и самолет на двадцатикилометровую высоту, укрепили в Васине сознание, что здесь, на борту, он все-таки хозяин.

В одном из последующих своих полетов Васин набрал высоту свыше 25 километров и тут впервые почувствовал себя в скафандре скверно. Клапаны подачи кислорода были открыты как подобает, но летчик явно ощущал недостаток кислорода.

Все же ему удалось выполнить задание.

После этого полета специалисты обнаружили в системе кислородного жизнеобеспечения дефект. Потребовалась основательная перерегулировка клапанов. Медикам и инженерам это дало необходимый опыт. Конечно, и летчику здесь было нелегко. Но все они в то время еще не очень ясно представляли себе, что работают на благо будущих космических полетов Человека.

Когда неисправности были устранены, полеты Васина опять продолжились, и в одном из них он развил впервые у нас в авиации скорость, превысившую в 2,33 раза скорость звука. Для 1957 года это было выдающимся достижением, разведывательным шагом в преддверии "теплового барьера".

В том же году летом к нам на аэродром приезжал весьма высокий гость. По случаю его визита были показаны самые эффектные полеты: взлет Шиянова с катапульты на истребителе МИГ-19 посредством мощнейшего порохового ускорителя и взлет Васина с включением ракетного двигателя прямо со старта.

Шиянов взлетал с отдаленной точки аэродрома, и зрелище это воспринималось в первую секунду как нечто сверхъестественное, как изгнание из пекла провинившегося сатаны. Будто разверзлась вдруг земля и с раскаленной магмой выплеснула некий черный предмет. Двумя секундами позже, опережая кромешный огонь и дым, сознание выявило в темном предмете самолет… Потом адский грохот резко обрывался. И тем беззвучней, грациозней казалось устремление розовогрудого МИГа навстречу солнцу, небу, жизни, Надо полагать, именно в эти впечатляющие секунды Георгий Шиянов наконец вознесся в сознании людей до героизма.

Васин устроил шума и огня чуточку меньше, но зато его «эффекты» оказались более растянутыми по времени. Когда, как бы нехотя, его самолет тронулся с места, за хвостом, пронзая воздух на многие десятки метров, вырвалось, как из гигантской сварочной горелки, ослепительное жало пламени… Жало это повисло на хвосте, и самолет, все быстрее разгоняясь, словно увлекал его за собой.

Звук хлопка и проламывающий барабанные перепонки рев донесся до гостей, стоящих в отдалении, через полторы секунды, когда все уже были зачарованы ослепительным зрелищем мчащегося параллельно бетонке белого кинжала пламени. Сам самолет как бы потерялся из поля зрения.

Так, разогнавшись до 350 километров, сияющий клинок стал отдираться от земли, оставляя за собой неплотный шлейф желтоватого дыма. По мере удаления клинок постепенно превращался в шар, и смотреть на него стало больно глазам.

Еще секунды… И вот уже, перечеркивая дугой небо, помчалась ввысь видимая среди бела дня ярчайшая звезда.

Вскоре стало известно, что Георгий Шиянов и Валентин Васин удостоены звания Героя Советского Союза.

Это событие сотрудники института восприняли хотя и радостно, но без удивления. Дело в том, что такие летчики, как Шиянов, еще с войны воспринимались у нас героями, разве что не увенчанными лавровой ветвью. Люди понимали, что испытания новейших самолетов и другие сложные исследования в полете требуют от человека повседневного и потому не всегда приметного героизма.

И в самом деле, каждый день летчик подходит с поднятым «забралом» гермошлема к новому самолету, и никто — ни те, что всю ночь готовили машину, ни друзья — не спросит: "Готов ли ты к чему-то из ряда вон выходящему?"

В.П.Васин после испытательного полета. 1957 год.

Не лишенная неожиданностей, но, в общем, тщательно подготовленая работа воспринимается и окружающими и им самим как норма его обычной деятельности. Да так оно и есть.

Вот почему именно у нас на аэродроме, где люди, много людей ко всему уже привыкли, в один из теплых летних дней пятьдесят седьмого года я услышал такой разговор:

— Ишь как подфартило!.. Приехал большой товарищ — и сразу звезды на груди!

В любом коллективе есть скептики, завистники и прочие недоброжелатели. Особенно они выявляются, когда похвала относится не к ним. Так, самую малость было и у нас, но поговорили да и стихли, ибо вскоре представилась возможность убедиться, что за полеты на ракетных самолетах Героев дают не зря.

Когда испытания Васиным самолета подходили к концу, для облета его к нам в институт прибыл военный летчик-испытатель Коровкин.[9]

С самого начала в пробных полетах Коровнику на редкость не

повезло: включит ракетный двигатель, а тот поработает немного и по неведомой причине вдруг выключится сам. Но так как производить посадку с невыработанными полностью горючим и азотной кислотой было запрещено из условий взрывоопасности в случае какой-либо поломки, Коровкину приходилось сливать в воздухе аварийно обе эти жидкости и уж затем садиться.

Не буду распространяться о том, как тщательно трудились двигателисты, чтобы выявить причину самопроизвольного выключения ракеты. Наладили как будто и решили снова отправить для контрольной проверки Васина как более опытного, освоившегося во многих полетах с работой двигателя.

В совершенно ясную погоду Васин забрался на 20 километров и, как ему было задано, троекратно включил и выключил ЖРД. В лазури неба прочертились одна за другой три желтоватые линии — три тире.

Прилетел Васин и подробнейшим образом переговорил с Коровкиным, все ему рассказал до мелочей, как он работает там, на высоте. Ладно. Заполнил отчет и отправился в столовую обедать.

У нас на КДП есть небольшая столовая для летчиков, и там еще с войны обслуживала их очень внимательная и приветливая официантка Настя. Только она успела поставить перед Валентином горячий суп, как зазвонил телефон. Настя взяла трубку:

— Валентин Петрович, вас…

Он подошел, а она проворчала: "Вечно не дают людям поесть".

— Слушаю, Васин…

В трубке раздался голос диспетчера:

— Валентин Петрович, немедленно наверх!

По тому, как это было сказано, Васин понял, что случилось нечто страшное.

Васин влетел в диспетчерскую и сразу же услышал, что несколько минут назад самолет упал в испытательной зоне. Удалось ли спастись Коровкину, пока что было неизвестно. К месту падения вылетел вертолет.

Стали прослушивать магнитофон.

Из докладов Коровкина явствовало, что ракетный двигатель сперва заработал на высоте нормально. Самолет удвоил скороподъемность, как вдруг…

Увы, не расстается с нами это проклятое вдруг. На высоте около тринадцати километров по сообщению летчика "что-то глухо рвануло в хвосте, и самолет сразу лишился отчасти управляемости".

Коровкин стал спускаться и сообщил, что слил обе опасные жидкости. Потом докладывал, что пробует приспособиться к управлению, но пока ничего не выходит… В конце концов он убедил себя, что разрушение в хвосте существенное и так ему не сесть. Он решил покинуть самолет.

Катапультировался Коровкин на высоте около двух тысяч метров, и этой высоты было бы достаточно, чтобы спастись. Но тут его подстерегала беда.

Выброшенный пирозарядом вполне благополучно, летчик мог уже подумать, что главное позади… Что позади ошеломивший пик перегрузки, тонновый удар ветра…

В последующие секунды ремни, которыми он был притянут к катапультному креслу, должны были автоматически разъединиться… Но, медленно поворачиваясь, кресло падало, а ремни держали его медвежьей хваткой.

Многие секунды он не терял надежды и ждал, что вот-вот автомат сработает, но надвигалась земля, и беспокойство нарастало. Он стал делать отчаянные попытки дотянуться рукой до автомата разъема, но все напрасно! В неуклюжем скафандре это оказалось невозможным.

Потом земля потянулась к нему как-то совсем быстро, будто раскрывая свои объятья, и он понял, что это все.

— Скажи мне, Валентин Петрович, — спросил я однажды Васина, — значит, и ты, находясь многие полеты в кабине, был намертво прикреплен к креслу, как и он?

— Точно сказано, именно намертво! — кисло усмехнулся Валентин. — Вообще в последующие дни мне все думалось, что бедняга Коровкин будто нарочно подвернулся вместо меня… А на его похоронах подошел ко мне один видный специалист и говорит:

— Ну, Валентин Петрович, родился ты в рубашке! Если бы тебе пришлось покидать самолет, и ты не смог бы воспользоваться парашютом. Теперь, конечно, удалось выявить и устранить дефект, но вот какой ценой!

В наши дни, встречая молодых летчиков-испытателей, мы можем с удовлетворением заметить, что на груди у многих из них уже красуются Звезды Героев. Люди могут еще и не знать их имен. На страницах газет и книг фамилий их пока не видно. Пока!.. Но именно они, эти герои, «делают» в современной авиации сейчас «погоду». О них узнают чуть позже, обязательно узнают. И даже о тех, которым еще не так скоро будет присвоено это высокое звание, ибо они потенциальные герои. И то, что они удостоятся этих званий, в этом сомнений быть не может. В наше время будничный труд испытателей смелее отождествляется с

героизмом.

Не так это было перед войной и в военные годы.

Достаточно сказать, что всю войну я не помню ни одного летчика-испытателя, которому бы именно за испытательную работу было присвоено звание Героя. Очевидно, за общими делами героического народа наш труд был незаметен.

Вот почему этюд о героизме, а с ним и эту книгу я хочу закончить словами благодарности самым первым. В их бесчисленных испытательных делах во благо авиации были и весьма сложные полеты на отработку ракетной техники, которая затем проложила дорогу к нашим космическим успехам. Некоторых из этих летчиков давно уже нет с нами, но героизм их несомненен.

Пусть же не забудет наша история их имена.

Спасибо тебе, обаятельный друг, Володя Федоров, за твой героический полет на первом ракетоплане Сергея Павловича Королева. Это было в октябре 1940 года, и то, что ты оказался первым, само за себя говорит.

Спасибо вам, Григорий Яковлевич Бахчиванджи, за ваш исключительный в своем роде героизм, с которым вы проводили испытания в 1942 году ракетоплана БИ-1!.. Из памяти моей не выходят ваши слова в ответ на тост друзей:

"Спасибо вам за труд ваш, за пожелание здоровья. Но знаю — я разобьюсь на этом самолете".

К сожалению, вы оказались правы. И тем большее уважение вызывают ваша смелость и оптимизм, с которыми вы проводили все до последнего полеты на БИ-1.

Спасибо и вам, дорогой Борис Николаевич Кудрин, за ваш героизм, с которым мы познакомились, наблюдая ваши полеты на БИ-1-бис в зиму с 1944 на 1945 год. В те годы ракетная техника была в эмбриональном состоянии и полеты при посредстве ЖРД были во сто крат опасней, чем теперь!

Наконец, спасибо и тебе, Витя Расторгуев! Ты погиб на ЯКе с ракетным двигателем при подготовке к первому послевоенному празднику авиации в 1945 году. Твои заслуги в нашей авиации высоко ценил академик Королев. Именно он в свое время предложил назвать один из кратеров на Луне именем Виктора Расторгуева.

Спасибо вам, незабвенные герои!

notes

Примечания

1

"Вестник Воздушного Флота"

2

"Крылатые сыны Родины". Сборник очерков под редакцией маршала авиации Краковского.

3

Ну да, что же там еще объяснять? (нем.)

4

Прибор, фиксирующий перегрузки.

5

М. Галлай, Через невидимые барьеры. М., "Молодая гвардия". 1965

Радиовысотомеров тогда не было, и высоту над местностью летчики не могли знать.

А. И Покрышкин, Небо войны. М., "Молодая гвардия", 1968.

8

М. Ю. Алексеев — впоследствии, перед войной, летчик-испытатель, рекордсмен-высотник.

9

Герой Советского Союза, летчик-испытатель Н.А.Коровин (прим. SB)